

ALGER

Étude de Géographie et d'Histoire urbaines

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée à la Faculté des Lettres de Paris

PAR

RENÉ LESPÈS

PROFESSEUR AU LYCÉE D'ALGER

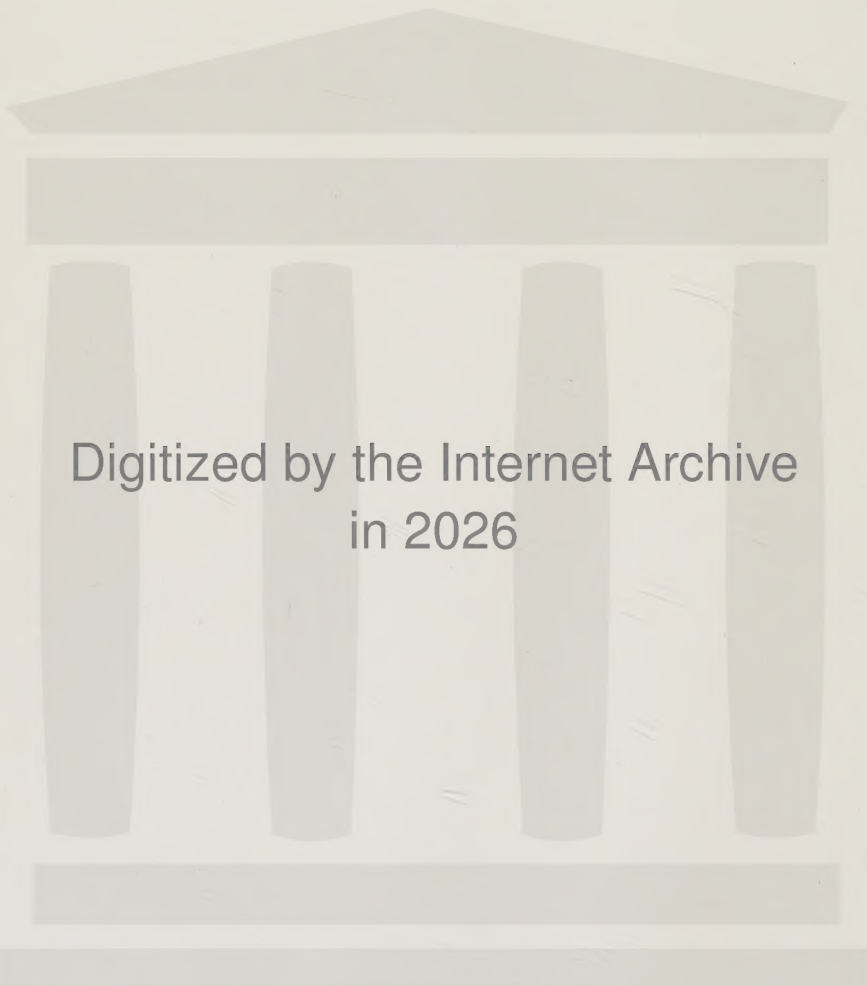
PARIS

LIBRAIRIE FÉLIX ALCAN

108, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VI^e)

M.CM.XXX

Thèse Paris
1930.



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555811_0005

ALGER

ALGER

ALGER

Étude de Géographie et d'Histoire urbaines

THÈSE POUR LE DOCTORAT

présentée à la Faculté des Lettres de Paris

PAR

RENÉ LESPÈS

PROFESSEUR AU LYCÉE D'ALGER

PARIS

LIBRAIRIE FÉLIX ALCAN

108, BOULEVARD SAINT-GERMAIN (VI^e)

M. CM. XXX

*Cet ouvrage fait partie de la Collection
du Centenaire de l'Algérie.*



AVANT-PROPOS

Lorsque nous avons publié, en 1925, une esquisse de géographie urbaine sur Alger, notre préoccupation première était de répondre au désir de la Municipalité de cette ville : elle attendait de nous en effet une introduction au plan d'agrandissement et d'embellissement qu'elle élaborait conformément aux prescriptions de la loi de 1919. Aujourd'hui, notre objectif principal est différent ; et, comme conséquence, nous avons estimé que les horizons de ce livre devaient être plus étendus.

Sans doute on y trouvera, de par la nature même du sujet, beaucoup de faits, de détails et de réflexions que l'on pourrait rapporter à cette science nouvelle que l'on appelle l'« Urbanisme » ; mais la pensée directrice qui nous a guidé dépasse les limites des questions proprement municipales. Il y aura, dans quelques mois, un siècle que la France a préludé à son œuvre, déjà longue, dans l'Afrique du Nord : il s'est trouvé que l'occupation d'Alger en a été le premier acte. Et depuis, l'ancienne capitale de la Régence, qui nous avait été livrée dans un état de déchéance complète, s'est transformée en une grande cité, des plus prospères, qui est la véritable tête de l'Algérie. Faire l'histoire d'une ville, rechercher les conditions naturelles, raconter et expliquer

les phases et les vicissitudes de son développement, définir ses diverses fonctions, déterminer le rôle qui lui est dévolu dans l'économie générale d'une contrée plus ou moins étendue, c'est assurément une tâche qui ne manque pas d'intérêt. Mais une étude de ce genre prend une signification particulière quand il s'agit de l'œuvre d'un peuple de civilisation ancienne dans un pays d'outre-mer, nouveau pour lui, et barbare, de son point de vue.

L'histoire d'Alger est un chapitre de celle de la colonisation en Algérie. La prise de possession et l'exploitation du sol et du sous-sol, le peuplement français et européen des pays arabes et berbères, le réveil et l'activité croissante de la vie économique, ont déjà fait l'objet de nombreux travaux. Peut-être était-il opportun de rappeler aussi la part qui revient dans cette histoire à la colonisation urbaine. On ne saurait d'ailleurs l'en isoler; tout au contraire, ne sera-t-on pas amené sans cesse, au cours de cette étude, à signaler des relations intimes entre les progrès et les crises des deux colonisations? Ce fut précisément la grande nouveauté et le grand mérite de l'œuvre française d'avoir réalisé cette union, cette collaboration et cette solidarité étroite de l'arrière-pays et des ports de la Méditerranée : Alger en est le plus éclatant témoignage.

Le titre de ce livre suffit, nous l'espérons, à prévenir le lecteur que la géographie et l'histoire y trouveront également leur place. Il eût été impossible de négliger l'une ou l'autre. Nous avons essayé de leur faire, à chacune, la plus juste part, et dans la géographie en particulier, les circonstances physiques ont mérité notre attention, dans la mesure où elles pouvaient intervenir pour provoquer, faciliter ou contrarier le travail de l'homme. Tout est dit sur cette conception de la géographie humaine;

nous nous estimerons heureux, s'il apparaît que nous y sommes toujours resté fidèle.

Les sources d'information étaient nombreuses et très-variées : documents d'archives, publications et statistiques officielles, ouvrages généraux et spéciaux, cartes et plans, gravures même. Il en est une à laquelle nous avons dû recourir ; il ne nous vient pas à l'esprit de nous en excuser. Les enquêtes personnelles sur des faits d'ordre économique et social s'imposent plus qu'ailleurs dans un pays tel que l'Algérie, où beaucoup de sujets n'ont pas encore été abordés par les auteurs, où l'étude des villes est encore à ses débuts, où l'inventaire détaillé de toutes leurs ressources en hommes, en capitaux, en richesses de toute nature est à peine ébauché. Nous nous sommes adressé aux sources les plus sûres : on en trouvera la preuve dans les notes de ce livre. Nous avons dû parfois aussi, pour les dénombrements de population par exemple, compléter par notre travail personnel le travail officiel, insuffisant pour nos recherches.

Nombreux sont ceux qui nous ont secondé dans notre tâche, soit en nous guidant dans les bibliothèques publiques et les archives diverses, soit en nous fournissant des renseignements pour notre documentation, soit en nous faisant profiter de leur expérience technique et de leur compétence spéciale. On trouvera leurs noms au bas de ces pages. Mais nous tenons à dire ici que nous avons rencontré dans tous les Services de la Colonie et de la Métropole, civils et militaires, auxquels nous nous sommes adressé, l'accueil le plus sympathique et le concours le plus empressé ; nous leur adressons tous nos remerciements.

Qu'il nous soit permis de témoigner particulièrement notre reconnaissance à M. Esquer, archiviste du Gouvernement général de l'Algérie, dont l'aide nous a été plus d'une fois précieuse

cieuse pour la publication de ce livre, à M. Braibant, archiviste du Ministère de la Marine, à M. Bourgin, archiviste des Archives Nationales, à M. Du Bus, bibliothécaire de la Bibliothèque Nationale, à M. Brincat, archiviste de la Préfecture d'Alger, à M. Cornetz, bibliothécaire de la Ville, à M. Pasquier-Bronde, adjoint au Maire d'Alger, à M. E. Poulain, chef des Travaux Municipaux, à M. Marcel Poulain, géomètre-opérateur, qui a bien voulu se charger de dessiner les graphiques, les croquis et plusieurs plans contenus dans cet ouvrage, à MM. les Officiers des Archives du Comité du Génie qui nous ont si obligeamment facilité la consultation de nombreux documents intéressants, à M. le Lieutenant-Colonel Chatel, du 1^{er} Groupe d'aviation d'Afrique, à M. le regretté Commandant Le Maître, chef du Service topographique de la XIX^e Région, qui a bien voulu présider à la mise à jour du Plan d'Alger dont le Service géographique de l'Armée a fait pour nous un tirage spécial, et enfin à M. Augustin Bernard, professeur à l'Université de Paris, à qui nous sommes redevable de ses encouragements et de ses conseils.

R. L.

ABRÉVIATIONS

Arch. Nat. Archives nationales. Paris.

Arch. G. G. Archives du Gouvernement général de l'Algérie. Alger.

Arch. D. F. Archives du Dépôt des Fortifications. Paris.

Arch. G. A. Archives du Génie. Alger.

Arch. M. Archives municipales d'Alger.

Arch. M. M. Archives municipales de Mustapha (1871-1904). Les dates qui suivent ces deux dernières mentions sont celles des séances des Conseils municipaux des communes d'Alger ou de Mustapha.

Bib. Nat. Bibliothèque Nationale. Paris.

Arch. Serv. Hyd. Mar. Archives du Service hydrographique de la Marine. Paris.

Doc. stat. Documents statistiques de la Chambre de commerce d'Alger. Port d'Alger.

SOURCES ¹

I

DOCUMENTS MANUSCRITS

Archives Nationales. Série F-F. 80 (Algérie).

Archives du Gouvernement général de l'Algérie. Voirie. A.

Archives du Comité du Génie (Dépôt des Fortifications-Ministère de la Guerre). Art. 8, sect. I. (Algérie).

Archives du Génie (Alger). Art. 1 et 6.

Archives de la Préfecture d'Alger. États récapitulatifs et listes nominatives des dénombrements de la population. 1921 et 1926.

Archives municipales de la Ville d'Alger. Registres des procès-verbaux des séances des Conseils municipaux d'Alger (1848-1929) et de Mustapha (1871-1904).

Archives centrales de la Marine (Ministère de la Marine). Série DD². 810.

Archives du Service hydrographique de la Marine. (Ministère de la Marine). Portef. 106 et 107. Dépôt des Cartes et Plans de la Marine. Cart. 57.

Bibliothèque Nationale. Département des Cartes. Séries GeB et GeDD.

1. Nous ne mentionnons pas ici les livres ou articles qui n'ont été consultés qu'accidentellement ; on en trouvera l'indication dans les notes de l'ouvrage.

II

PUBLICATIONS OFFICIELLES PÉRIODIQUES
ET STATISTIQUES

Tableau de la situation des Etablissements Français dans l'Algérie (1837-1866). Paris.

Bulletin des actes du Gouvernement général de l'Algérie (1856-1857). Alger.

Bulletin officiel du Gouvernement général de l'Algérie (1858-1926). Alger.

Journal officiel de l'Algérie (1927-1929). Alger.

Moniteur algérien. (1832-1858). Alger.

Exposé de la situation générale de l'Algérie (1926-1928). Alger.

Tableau général des communes de l'Algérie (1906-1928). Alger. (Gouvernement général de l'Algérie).

Observations météorologiques du réseau africain. (Extrait des Annales du Bureau Central Météorologique) 1894-1914. Paris. (Service météorologique du Gouvernement général de l'Algérie).

Observations d'Alger-Université (1915-1928). Alger. (Université d'Alger. Service météorologique).

Ponts et Chaussées. Département d'Alger. Statistique des ports maritimes de commerce. Port d'Alger (1901-1928). Alger.

Chambre de commerce d'Alger. Documents statistiques. Port d'Alger (1900-1928). Alger.

Exposé des travaux de la Chambre de commerce d'Alger (1901-1928). Alger.

Documents statistiques sur le commerce de l'Algérie (1901-1928). Alger. (Gouvernement général de l'Algérie. Direction des Douanes).

Statistique industrielle de l'Algérie. 1926. Alger. (Gouvernement général de l'Algérie).

Compte-rendu des travaux du Bureau municipal d'hygiène, par le D^r LEMAIRE (1914, 1922, 1925 et 1927). Alger.

III

OUVRAGES GÉNÉRAUX

1^o BIBLIOGRAPHIES

PLAYFAIR (Sir R. Lambert). *A bibliography of Algeria from the expedition of Charles V in 1541 to 1887*. s. l. n. d. et *Supplement to the bibliography of Algeria from the earliest times to 1895*. London, 1888 et 1898.

TAILLIART (Ch.). *L'Algérie dans la littérature française*. Essai de bibliographie méthodique et raisonnée jusqu'à l'année 1924. Paris, 1925.

BOURGIN (G.). *Les documents de l'Algérie conservés aux Archives Nationales*. (Revue Africaine, Nos 261 et 262. Année 1906. Alger). —
BOURGIN (G.) et DILLAY (M.). *Inventaire du fonds de l'Algérie aux Archives Nationales*. (Revue Africaine, Nos 335, 336. Année 1928. Nos 338, 339. Année 1929).

2^o HISTOIRE D'ALGER

GSELL (Stéphane). *Histoire ancienne de l'Afrique du Nord*. Tomes I, II et V. Paris, 1913, 1918 et 1927.

GSELL (Stéphane). *Atlas archéologique de l'Algérie*. Feuille 5, n^o 11. (Gouvernement général de l'Algérie). Alger-Paris, 1911.

MERCIER (Ernest). *Histoire de l'Afrique septentrionale (Berbérie) depuis les temps les plus reculés jusqu'à la conquête française (1830)*. 3 vol. Paris, 1888-1891.

GSELL (St.), MARÇAIS (G.), YVER (G.). *Histoire d'Algérie*. Paris, 1927.

GRAMMONT (H. de). *Histoire d'Alger sous la domination turque (1515-1830)*. Paris, 1887.

MAS LATRIE (de). *Relations et commerce de l'Afrique septentrionale ou Maghreb avec les nations chrétiennes au Moyen-Age*. Paris, 1886.

PRIMAUDAIE (M. F. Elie de la). *Le commerce et la navigation de l'Algérie avant la conquête française*. Paris, 1861.

MASSON (P.). *Histoire des établissements et du commerce Français dans l'Afrique Barbaresque (1560-1793)*. Paris, 1903.

Encyclopédie de l'Islam. Tome I A.-D. Article *Alger* de G. Yver. Leyde et Paris, 1913.

GRAMMONT (H. de). *Correspondance des Consuls d'Alger (1690-1742)*. Alger, 1890.

Corpus des Inscriptions arabes et turques de l'Algérie. I. Département d'Alger, par Gabriel COLIN. Paris, 1901.

BLOCH (Isaac). *Inscriptions tumulaires des anciens cimetières israélites d'Alger*. Paris, 1888.

MÉNERVILLE (P. de). *Dictionnaire de la législation algérienne*. Tome I, Paris, 1877.

3^o GÉOGRAPHIE PHYSIQUE ET HUMAINE

FISCHER (Theobald). *Mittelmeer Bilder. Neue Folge*. Leipzig ü. Berlin, 1908.

GAUTIER (E.-F.). *Structure de l'Algérie*. Paris, 1922.

LAMOTHE (Général de). *Les anciennes lignes de rivage du Sahel d'Alger*. (Mémoires de la Société géologique de France). Paris, 1921.

FICHEUR (E.). *Notice de la carte géologique au 1/50.000^e*. Alger bis.

ANGOT (A.). *Etude sur le climat de l'Algérie*. (Annales du Bureau central météorologique). Paris, 1881.

THÉVENET (A.). *Essai de climatologie algérienne*. Alger, 1896.

BIGOURDAN (G.). *La température moyenne des diverses parties de la France*. (Annuaire du Bureau des Longitudes). Paris, 1912.

ANGOT. (A.) *Régime pluviométrique de la France*. (Annales de géographie). Paris, 1921.

GINESTOUS (G.). *Etude sur le climat de la Tunisie*. Tunis, 1903.

GINESTOUS (G.). *Conférences de météorologie*. (Bulletin de la Direction générale de l'Agriculture, du Commerce et de la Colonisation de la Régence de Tunis, N^o 111). Tunis, 1922.

VILLE. *Recherches sur les roches, les eaux et les gîtes minéraux des provinces d'Oran et d'Alger*. Paris, 1852.

BÉRARD (A.). *Description nautique des côtes de l'Algérie*. Paris, 1837.

Instructions nautiques sur les côtes de l'Algérie, par le contre-amiral MOUCHEZ. Paris, 1879. (Service hydrographique de la Marine).

Instructions nautiques, Mer Méditerranée, Côtes Nord du Maroc, Algérie, Tunisie. Paris, 1919. Tirage de 1922. (Service hydrographique de la Marine).

DEMONTÈS (V.). *Le peuple algérien*. Alger, 1906.

DOUTTÉ (E.) et GAUTIER (E.-F.). *Enquête sur la dispersion de la langue berbère en Algérie*. Alger, 1913.

DELORME (P.). *Le commerce algérien*. 2 vol. Alger, 1906.

VIGUIER (D^r C.). *Sur les conditions de la pêche en Algérie*. Paris, 1906.

BOUNHIOL (D^r J.-P.). *La contribution maritime à la production économique de l'Algérie*. Alger, 1921.

PÉNISSAT (G.). *La navigation maritime et la pêche côtière en Algérie*. Alger, 1889.

GARROT (H.). *La colonisation maritime en Algérie*. Alger, 1900.

GRUVEL. *Les pêches maritimes en Algérie*. Paris, 1926.

LABOUBÉE (S.). *Notes sur l'industrie en Algérie*. Alger, 1917.

EUDEL (Paul). *L'orfèvrerie Algérienne et Tunisienne*. Alger, 1902.

EUDEL (Paul). *Dictionnaire des bijoux de l'Afrique du Nord*. Paris, 1906.

VIOLARD (Émile). *De la rénovation des industries d'art indigène en Algérie*. Alger, 1922.

Le livre d'or du département d'Alger. (Édition de l'Afrique du Nord illustrée). Alger, 1926.

Guide bleu de l'Algérie et de la Tunisie. Paris, 1923.

OUVRAGES SPÉCIAUX ¹1^o ALGER AVANT 1830

EL BEKRI. *Description de l'Afrique septentrionale*. Trad. Mac Guckin de Slane. Paris, 1859.

IBN HAWKAL. *Extraits relatifs à la Berbérie*. Trad. de Slane. (Journal Asiatique, 3^e série, XIII).

EDRISI. *Géographie*. Trad. Jaubert. Tome I. Paris, 1836.

LÉON L'AFRICAIN. *Description de l'Afrique*. Trad. Ch. Schefer. Tome III. Paris, 1898.

MARMOL (Louis de). *L'Afrique*. Trad. Perrot d'Ablancourt. Tome II. Paris, 1667.

FRAY DIEGO DE HAEDO. *Histoire des rois d'Alger*, traduite et annotée par H. de Grammont. Alger, 1881.

FRAY DIEGO DE HAEDO. *Topographie et histoire générale d'Alger*, traduite par MM. le Dr Monnereau et A. Berbrugger. (Revue Africaine, 1870 et 1871. Alger).

BERBRUGGER (Adrien). *Le Pegnon d'Alger*. Alger, 1860.

SANDER-RANG et DENIS (Ferdinand). *Fondation de la régence d'Alger*. Paris, 1837.

LANFREDUCCI et BOSIO. *Costa e Discorsi di Barberia. Disegno d'Algieri*. Publié par Ch. Monchicourt. (Revue Africaine, Alger, 1925).

GRAMAYE (I.-B.). *Africae illustratae libri decem*. Tome II. Tournai, 1623.

DAN (R. P. Fr.). *Histoire de Barbarie et de ses corsaires, des royaumes et des villes d'Alger, de Tunis, de Salé et de Tripoly*. Paris, 1649.

GRAMMONT (de) et PIESSE. *Les illustres captifs*. (Manuscrit du Père Dan analysé par). Alger, 1884.

D'ARANDA. *Relation de la captivité du sieur Emmanuel d'Aranda*. Paris, 1657.

1. Nous avons suivi l'ordre des chapitres du livre.

PEYSSONNEL (Jean-André). *Relation d'un voyage sur les côtes de Barbarie fait par ordre du Roi en 1724 et 1725*, publiée par Dureau de la Malle. Paris, 1838.

TOLLOT. *Nouveau voyage fait au Levant ès années 1731 et 1732*. Paris, 1742.

LAUGIER DE TASSY. *Histoire d'Alger*, Paris, 1860.

D^r SHAW. *Voyage dans la Régence d'Alger*. Trad. Mac-Carthy. Paris, 1830.

RAYNAL (abbé G. T.). *Histoire philosophique et politique des Etablissements et du commerce des Européens dans l'Afrique septentrionale*. 2 vol. Paris, 1826.

RAYNAL (abbé). *Histoire philosophique et politique des Etablissements et du commerce des Européens dans les Deux-Indes*. Tome II. Genève, 1775.

POIRET (abbé). *Voyage en Barbarie*. Tome I. Paris, 1789.

DEFONTAINES. *Fragments d'un voyage dans les Régences de Tunis et d'Alger fait de 1783 à 1786*, publiés par Dureau de la Malle. Tome II. Paris, 1838.

PARADIS (Venture de). *Alger au XVIII^e siècle*, édité par E. Fagnan. Alger, 1898.

REHBINDER (I. Ad. Frhn. von). *Nachrichten und Bemerkungen über den Algierschen Staat*. 3 vol. Altona, 1798.

PANANTI. *Relation d'un séjour à Alger*. Trad. de l'anglais. Paris, 1820.

SHALER (William). *Esquisse de l'Etat d'Alger*. Traduction Bianchi. Paris, 1830.

BOUTIN (chef de Bataillon). *Reconnaissance des villes, forts et batteries d'Alger*, suivie des *Mémoires sur Alger par les consuls de Kersey* (1791) et Dubois-Thainville (1809), publiés par Gabriel Esquer. Paris, 1927. Accompagnés d'un portefeuille de Cartes et dessins. (Gouvernement général de l'Algérie. Collection de Documents inédits sur l'Histoire de l'Algérie après 1830).

Aperçu historique, statistique et topographique sur l'Etat d'Alger, à l'usage de l'armée expéditionnaire d'Afrique. Paris, 1830.

ROZET. *Voyage dans la Régence d'Alger*. Tome III. Paris, 1833.

DEVOULX (A.). *La marine de la Régence d'Alger*. (Revue Africaine, XIII. Alger, 1869).

DEVOULX (A.). *Les édifices religieux d'Alger*. (Revue Africaine, VI et XIII. Alger, 1862 et 1869).

DEVOULX (A.). *Le registre des prises maritimes*. (Revue Africaine. XV et XVI. Alger, 1871 et 1872).

DEVOULX (A.). *Le raïs Hamidou*, Alger, 1858.

DEVOULX (A.). *Les Archives du Consulat de France à Alger*. Alger, 1865.

DEVOULX (A.). *Relevé des principaux Français qui ont résidé à Alger de 1686 à 1830*. (Revue Africaine, XVI. Alger, 1872).

DEVOULX (A.). *Quelques tempêtes à Alger*. (Revue Africaine, XV. Alger, 1871).

HADDEY (J. M.). *Le livre d'or des Israélites algériens*. Alger, 1871.

PLAYFAIR (T.-L.). *Episodes de l'histoire des relations de la Grande-Bretagne avec les Etats Barbaresques avant la conquête française*. (Revue Africaine, XXIV. Alger, 1880).

BERBRÜGGER (Adrien). *Mémoire sur la peste en Algérie depuis 1552 jusqu'en 1819*. (Exploration scientifique de l'Algérie. Tome II. Paris, 1847).

AUMERAT (J. F.). *La propriété urbaine à Alger*. Alger, 1898.

GUIAUCHAIN. *Alger*. Alger, 1905.

2^e ALGER DE 1830 A NOS JOURS

ESQUER (Gab.). *Les commencements d'un empire. La prise d'Alger (1830)*. Alger, 1923. Nouvelle édition revue, augmentée et illustrée. Paris, 1929.

DENNIÉE (Baron). *Précis historique et administratif de la campagne d'Afrique*. Paris, 1830.

PIGNEL (Armand). *Guide du voyageur et du colon de Paris à Alger et dans l'Algérie*. Paris, 1836.

MERLE (J.-T.). *Anecdotes pour servir à l'histoire de la conquête d'Alger en 1830*. 2^e édit. Paris, 1832.

PICHON (Baron). *Alger sous la domination française, son état présent et son avenir*. Paris, 1833.

Procès-verbaux et rapports de la Commission, nommée par le Roi le 7 juillet 1833. 2 vol. Paris, 1834.

GENTY DE BUSSY. *De l'établissement des Français dans la Régence d'Alger*, 2 vol. Paris, 1839.

KLEIN (Henri). *Feuillets d'El Djezaïr. Le Vieil Alger et l'occupation militaire française*. Alger, 1910. *Le Comité du Vieil Alger*. Alger, 1910. *Le Vieil Alger et sa banlieue*. Alger, 1912. *Le comité du Vieil Alger. Visites et excursions*. Alger, 1912. *Souvenirs de l'Ancien et du Nouvel Alger*. Alger, 1913.

PELLISSIER DE REYNAUD. *Annales Algériennes*. 3 vol. Alger, 1854.

BAUDE (Baron). *L'Algérie*. 2 vol. Paris, 1841.

BAUDICOUR (L. de). *Histoire de la colonisation de l'Algérie*. Paris, 1860.

BAVOUX (Evariste). *Alger. Voyage descriptif et politique dans le Nord de l'Afrique*. Tome II. Paris, 1841.

DUMAS (Alexandre). *Le Veloce ou Tanger, Alger et Tunis*. Tome IV. Paris, 1851.

VEUILLOT (Louis). *Les Français en Algérie*. Paris, 1857.

GAUTIER (Th.). *Loin de Paris*. Paris, 1867.

MARMIER (X.). *Lettres sur l'Algérie*. Paris. s. d.

FROMENTIN (Eug.). *Une année dans le Sahel*, 10^e édit. Paris, 1903.

FEYDEAU (E.). *Alger*. Paris, 1884. (n^{lle} édition).

GONCOURT (Edm. et Jules de). *Pages retrouvées*. Paris, 1886.

BARBIER (J.). *Itinéraire historique et descriptif de l'Algérie*. Paris, 1855.

DAVIES (Rev. E. W. L.). *Algiers in 1857*. London, 1858.

VIGOUROUX et CAILLAT. *Alger. Projet d'une nouvelle ville*. Lille et Alger, 1858.

CHASSÉRIAU (Frédéric). *Etude pour l'avant-projet d'une cité Napoléon-ville*. Alger, 1858.

DUVAL (Jules). *L'Algérie. Tableau historique, descriptif et statistique*. Paris, 1859.

DUBOIS (Ch.). *Alger en 1861*. Alger, s. d.

Voyage de LL. Majestés Impériales dans le Sud-Est de la France, en Corse et en Algérie. Paris, 1860.

Voyage de S. M. Napoléon III en Algérie. Alger, 1865.

DESPREZ (Ch.). *L'hiver à Alger.* Alger, 1863.

DESPREZ (Ch.). *Miscellanées algériens.* Alger, 1864.

DESPREZ (Ch.). *Alger naguère et maintenant.* Alger, 1868.

BÉRARD (Victor). *Indicateur général de l'Algérie.* 3^e édit. Alger, 1867.

PIESSE (Louis). *Itinéraire historique et descriptif de l'Algérie.* Paris, 1862.

JOURDAN (Ch.). *Croquis algériens.* Paris, 1880.

AUMERAT (J.-F.). *Souvenirs algériens.* Blida, 1898.

DAUDET (Alphonse). *Tartarin de Tarascon.* Paris, 1877.

DALLES (Édouard). *Alger, Boufarik, Blida et leurs environs.* Alger, 1879.

MAUPASSANT (Guy de). *Au soleil.* Paris, 1881.

MAC-CARTHY (O.). *Alger et ses environs.* Alger, 1881.

REDON (Eug. de). *Projet de transformation, d'extension et d'embellissement de la ville d'Alger.* Alger, 1884.

Collection des Guides L. PIESSE. (Itinéraire de l'Algérie, de Tunis, et de Tanger). Paris, 1874, 1879, 1887, 1893 ; et des *Guides Joanne* (Algérie et Tunisie). Paris, 1903, 1916.

MARIS (Maurice). *La réforme municipale.* Alger, 1921.

3^o GÉOGRAPHIE

SAMBUC (C.). *Recherches sur le climat d'Alger.* Thèse. Toulon, 1897.

VILLE. *Notice sur le régime des eaux potables de la ville d'Alger.* Alger, 1869.

VILLE. *Notice sur les sondages exécutés dans le territoire civil de la province d'Alger pour la recherche des eaux jaillissantes.* Alger, 1866.

VILLE. *Notice sur les puits artésiens des provinces d'Alger, d'Oran et de Constantine.* Alger, 1876.

DALLONI. *Alger et l'eau potable*. (Bulletin de la Société de géographie d'Alger, Alger, 1928).

LIEUSSOU (A.). *Etude sur les ports de l'Algérie*. Paris, 1857.

TRÈVES. *Ports maritimes de la France. Alger*. (Ministère des Travaux Publics, Paris).

GAUCKLER (Ph.). *Le port d'Alger (1530-1902)*. Alger, 1902.

BERNARD (Aug.). *Oran, port du Maroc et du Sahara*. (Bulletin de la Société de géographie et d'archéologie d'Oran. Oran, 1928).

GOUILLON (Ch.). *Annuaire administratif et commercial des trois départements de l'Algérie*. Alger, 1877.

DACHOT (Léon). *La fabrication du tabac en Algérie*. Alger, 1900.

LAHACHE (J. E.). *Les industries chimiques en Algérie*. Alger, 1900.

CHAUBET (Jules). *L'industrie des allumettes en Algérie*. Alger, 1900.

MATHIEU (G.). *Les fruits et les légumes en Afrique du Nord*. Alger, 1928. (Syndicat commercial).

ALBUMS D'ICONOGRAPHIE

ESQUER (Gabriel). *Iconographie historique de l'Algérie depuis le XVI^e siècle jusqu'à 1871*. (Collection du centenaire de l'Algérie). 3 albums. Paris, 1929.

LESSORE (E.) et WYLD (W.). *Voyage pittoresque dans la Régence d'Alger exécuté en 1833*. Paris, 1835.

OTTH (Adolphe). *Esquisses africaines dessinées pendant un voyage à Alger*. Berne, 1838.

BERBRÜGGER (Adr.). *Algérie historique, pittoresque et monumentale*. 3 vol. Paris, 1848.

VOLLENWEIDER (Arnold). *Alger ancien et nouveau*. Alger, 1903.

BOURGAÏN (Henri). *Alger au lendemain de la conquête française*. Alger, 1912.

CARTOGRAPHIE

JOMARD. *Les monuments de la géographie*. Paris, s. d.

NORDENSKIÖLD (A. E.). *Periplus an essay of the early history of charts and Sailing directions*. Translated from the swedish original by Francis A. Bathars. Tome I. Stockholm, 1907.

RONCIÈRE (Charles de la). *La découverte de l'Afrique au Moyen-Age*. Tome I. Le Caire, 1925.

Plan d'Alger et des environs dressé au Dépôt Général de la Guerre sous la direction de M. le Lieut^t Gén^l PELET. Paris, 1832. (1/2.500^e).

Carte du Territoire d'Alger dressées au Dépôt Général de la Guerre sous la direction de L. le Lieut^t Gén^l PELET. Paris, 1834, complétée en 1863. (1/50.000^e).

Plan général de la ville d'Alger et de ses faubourgs d'après les documents les plus récents, par M. A. BERBRÜGGER. Paris, Alger, 1846. (1/10.000^e).

Plan de la ville d'Alger comprenant le port, les fortifications nouvelles et les divers projets de construction et d'alignement d'après les documents officiels et publié avec l'autorisation du Ministère de la Guerre, par Ch. DELAROCHE. Paris, s. d. (1849) ? Avec un plan d'Alger en 1830 à 1/15.000^e et un plan de la circonscription territoriale de la commune d'Alger en cartouche. (Tableau de la situation des Établissements, etc., 1846-49. Paris, 1851.

Plan d'Alger et des Environs, 1870. Revu en 1883 ; levé par M. Titeux. Cap^e d'État-Major et publié par le Dépôt de la Guerre. (1/20.000^e).

Plan du port d'Alger et de ses environs, levé en 1859 par M. E. Mouché, publié au Dépôt des Cartes et Plans de la Marine, 1875. (1/10.000^e).

Alger et ses servitudes militaires. Extension du territoire communal. Alger, 1882. (1/5.000^e).

Plan d'Alger-Agha-Mustapha, publié par Adolphe Jourdan. Alger, 1895 (1/5.000^e).

Plan de la ville d'Alger à l'échelle de 1/7.500^e édité par F. Le Bourgeois, Alger, 1906.

Carte des Voies de communication, Département d'Alger. (Gouvernement général de l'Algérie. Alger, 1924). 1/400.000^e.

Alger et ses environs. (Service géographique de l'Armée. Paris, 1926). 1/50.000^e.

Région d'Alger. Plans directeurs. Feuilles IV et V (IV-4-b, IV-2-d, IV-4-d, V-3-a, V-3-d). (Service géographique de l'Armée. Paris. Levés en 1904-1906). 1/10.000^e.

Région d'Alger. Plans directeurs. Feuilles IV-4 et V-3. (Service géographique de l'Armée. Paris. Levés en 1904-1906). 1/20.000^e.

Alger S. O. et Cheraga S. E. Feuilles IV-4 et V-3 révisées en 1926 et publiées en 1929 par le Service géographique de l'Armée. Paris, 1929. 1/20.000^e. (Courbes de niveau teintées en bistre).

Alger et ses environs, d'après les levés de précision du Service géographique de l'Armée. Paris, 1922. 1/10.000^e. Révisé et tiré à nouveau en novembre 1929 (avec les courbes de niveau). Ces deux plans sont en couleur.

Port d'Alger, d'après le levé exécuté en 1921. (Service hydrographique de la Marine. Paris, 1925). N° 5.617. 1/10.000^e.

Alger bis. Carte géologique détaillée. (Service géologique de l'Algérie. Alger, 1904). 1/50.000^e.

Atlas d'Algérie et Tunisie, par Aug. BERNARD et R. de FLOTTE DE ROQUEVAIRE. Fasc. III, V et VI. (Gouvernement général de l'Algérie).

LIVRE I

LES CONDITIONS NATURELLES

CHAPITRE I

LA POSITION ¹

La petite bourgade berbère des Beni-Mezranna qui est devenue au xvi^e siècle la capitale des corsaires de la Régence, et au xix^e celle de notre Algérie, avait-elle, de par sa position géographique, quelque titre à mériter une pareille fortune ? L'histoire des origines du royaume des Barbaresques ne nous révèle aucune pensée, aucun calcul fondé sur des considérations de cette nature. On eût sans doute fortement étonné Pedro Navarro, si on lui avait dit en 1510, lorsqu'il construisit sur un îlot la misérable forteresse du Peñon d'Alger, que les destinées du Maghreb central se joueraient autour des murs de cette bicoque. Le corsaire Aroudj n'y vint pas de lui-même, mais bien à l'appel des habitants de la ville, et son frère Kheir-ed-din s'y installa définitivement parce qu'il y trouvait un refuge déjà utilisé par des pirates et qu'il espérait en faire un véritable port.

Au premier examen, on n'aperçoit ni dans la configuration

1. Position géographique : 36° 47' 16" de lat. N ; 0° 44' 1" de long. E. (Phare d'Alger), d'après l'Annuaire du Bureau des Longitudes.

ni dans la structure de cette partie du Maghreb qui constitue l'Algérie actuelle, aucune de ces orientations des routes naturelles qui dirigent les hommes vers un lieu favorisé comme tête ou carrefour de la circulation et peuvent les inviter à en faire le site d'une capitale. Dépouillé de toute signification politique ou administrative, ce mot n'implique-t-il pas l'idée de centre, de point de convergence et de commandement des routes ? Tout est dit sur l'absence d'un centre géographique dans la Berbérie en général¹, dans le Maghreb central en particulier, sur les difficultés que la direction des reliefs parallèles à la côte oppose à la pénétration profonde du Nord au Sud, sur l'isolement relatif des plaines et des vallées, sur le fractionnement du sol en compartiments étagés, sur le rôle nécessairement médiocre des cours d'eau dans la constitution des villes.

En Algérie, on ne trouve pas assurément un concours de circonstances naturelles comparables à celles qui ont pu présider à la formation ou à la croissance de villes telles que Carthage ou même Tunis. On s'en rend facilement compte en analysant les détails de la position continentale d'Alger.

Alger s'appuie au massif littoral de la Bouzaréa, englobé lui-même dans la masse des coteaux du Sahel, que la voie ferrée d'Oran est obligée de contourner par l'Est pour pouvoir prendre ensuite la direction de l'Ouest. Au Sud, la plaine de la Mitidja, large fossé entre le Sahel et l'Atlas, est ouverte, il est vrai, sur la mer dans sa partie N.-N.-Est, mais fermée à ses extrémités Sud-Ouest et E.-N.-Est, où les communications avec la vallée du Cheliff et le couloir de l'Isser s'établissent

1. Aug. Bernard. *Les capitales de la Berbérie*. (Recueil de mémoires et de textes publié en l'honneur du XIV^e Congrès des Orientalistes. Alger, 1905, p. 117-149).

respectivement à travers les seuils du Gontas (500 mètres) et de Ménerville (140 mètres). Pour gagner la haute plaine de Médéa et de Berrouaghia, et de là s'ouvrir l'accès des steppes, le seul passage était, avant la construction de la pittoresque route des gorges de la Chiffa, le col de Mouzaïa (979 mètres), dont l'importance stratégique est soulignée par le souvenir des combats de 1830, 1831, 1836 et 1840. Et cette histoire de la conquête, à laquelle on ne peut se défendre d'être ramené, nous raconte l'encerclement d'Alger, pendant plus de dix ans ¹, les insultes continuelles des tribus indigènes et des cavaliers d'Abd-el-Kader au voisinage immédiat de la prétendue capitale, jusqu'au moment où Bugeaud, devenu gouverneur, donna de l'air à notre principal établissement, en dégagea les voies d'accès et porta la guerre vers l'Ouest au cœur du royaume arabe. Il semble donc que, sans ces opérations militaires à grande envergure, l'occupation d'Alger eût été un gage sans valeur.

Faut-il s'en tenir à cette conclusion et se laisser intimider par la peur d'un déterminisme géographique trop subtil et trop fragile ? Quand il s'agit de la position d'une capitale, on a, semble-t-il, le droit de sortir du cadre trop restreint de ses environs immédiats et d'embrasser un ensemble de pays, ici le Maghreb central, l'Algérie naturelle, définie du Nord au Sud par la mer et le Sahara, de l'Ouest à l'Est par la Moulouya et l'Oued Cherf ou quelque limite toute voisine. Or cet ensemble se décompose en deux parties, occidentale et orientale, qui se relayent dans la zone tellienne, approxima-

1. Le célèbre combat de Beni Mered, entre Boufarik et Blida, a été livré le 11 avril 1841.

tivement sous le méridien d'Alger. Dans sa lumineuse étude sur la structure de l'Algérie¹, E.- F. Gautier, s'appuyant sur les travaux des géologues, a donné, d'une manière définitive, à cette division ses meilleurs titres scientifiques. Car ce n'est pas seulement par le caractère plus compact des massifs montagneux, par la hauteur des chaînes plus serrées, par la disparition à peu près complète des plaines sublittorales, par le morcellement des steppes, par un climat plus humide, une végétation plus touffue et plus forestière, par une population essentiellement berbérophone que l'Algérie de l'Est se distingue de celle de l'Ouest², mais par toute l'histoire de sa formation géologique, et notamment par la prédominance à travers les âges du régime continental opposé au régime marin de l'Ouest. Et pour préciser, pour accuser un des traits du dessin, l'auteur nous montre, au contact des deux Algéries, le prolongement jusqu'à la mer d'une grande dorsale jalonnée par le Hoggar, Laghouat et Médéa, suivant une direction « saharienne », que croise au seuil du Gontas la direction Est-Ouest, « méditerranéenne ». Qu'il y ait eu là des possibilités de villes dominatrices, de capitales, il est difficile de le nier. L'histoire en cite trois, d'importance inégale d'ailleurs, la Caesarea romaine (après avoir été berbère), l'Achir des Zirides du x^e siècle, au S.-S.-Est de Médéa, l'Alger moderne, « en un point naturellement indiqué par l'histoire et la géographie pour dominer. »

Mais, si la fortune d'Alger a été moins éphémère que celle des autres capitales, c'est parce qu'il s'est trouvé une puissance assez forte pour assurer une occupation militaire solide,

1. E. F. Gautier. *Structure de l'Algérie*, Paris, 1922, p. 27-31.

2. Voir l'excellente description de M. Larnaudé dans le *Guide bleu de l'Algérie et de la Tunisie*, Paris, 1923, p. xix et suivantes.

à l'abri de laquelle le travail de l'ingénieur pourrait briser le cadre trop étroit dans lequel la nature paraissait l'avoir enfermé : c'est à cette condition seulement que sa situation, dans une région où convergeaient trois Algéries, celle de l'Ouest, celle de l'Est et celle des steppes et des déserts¹, pouvait réellement prendre toute sa valeur. Les Turcs maîtres d'Alger, ne demandaient guère à l'arrière-pays que quelques approvisionnements et surtout des tributs, et les routes de la mer qui baignait le pied de leur capitale ne les intéressaient que sous le point de vue de la piraterie. La France, collaborant avec les populations européennes de la Méditerranée occidentale et avec ses sujets indigènes, a demandé au sol et au sous-sol les ressources qui pourraient alimenter son commerce d'outre-mer, et pour en assurer l'écoulement, elle a réalisé pleinement, par la construction des routes et des voies ferrées, ces contacts et cette convergence ébauchés seulement dans le dessin général du Maghreb central.

Dès lors, cette variété, sur des étendues relativement restreintes, des formes de relief, des sols, des climats et des ressources naturelles, qui est un des traits essentiels de l'Algérie, a pu concourir complètement au développement de sa capitale. Et de fait, une fois supprimées les cloisons de tous ces compartiments, dans la mesure où elles pouvaient l'être, Alger s'est trouvé parfaitement placé pour drainer, outre les produits agricoles du Sahel et de la Mitidja, ceux de la vallée du Cheliff, des hautes plaines de Médéa, de Berrouaghia, de Bouira et

1. On ne doit pas oublier en effet qu'Alger est un des points du littoral les plus proches de la région des steppes. Le « petit désert » de Bou-Ghzoul, ainsi que le désignèrent les premiers officiers qui l'atteignirent, n'est, à vol d'oiseau, qu'à une centaine de kilomètres.

d'Aumale, les bois et les lièges des forêts de la Kabylie du Djurdjura, les produits de l'élevage, moutons et laines de la région steppienne, les minerais de Miliana et de Rouina. Et par ailleurs, nulle part, en Algérie, ne devait être mieux réalisés le contact et, pour une partie, la fusion des divers éléments de la population européenne et indigène¹.

Regardons maintenant vers l'extérieur, vers la mer ; et c'est assurément de ce côté que les fondateurs de la Régence devaient surtout regarder, bien qu'ils aient compris que l'on ne pouvait se maintenir dans ce pays que par une occupation étendue. Faisons en outre, pour le moment, abstraction de toutes les circonstances historiques qui ont pu donner à la position maritime d'Alger une signification nouvelle, et des transformations qui en ont accru la valeur, en substituant un grand port à un médiocre mouillage. Nous n'apercevons guère qu'un seul avantage sérieux : Alger est approximativement à moitié chemin entre le cap Bon et le détroit de Gibraltar², entre l'entrée de la Méditerranée orientale et celle de la Méditerranée occidentale. Notons aussi d'autres faits secondaires : le méridien d'Alger traverse l'île de Majorque, l'une des Baléares, qui n'en sont éloignées que de 300 kilomètres environ, et une ligne réunissant le cap de la Nao et le cap Caxine délimite assez bien ce grand « channel » de la Méditerranée occidentale, où les deux côtes, espagnole et africaine, se regardent de plus en plus près, de l'Est à l'Ouest³. Cette situa-

1. Voir p. 582.

2. A vol d'oiseau, il y a 780 kilomètres de Ceuta à Alger et 750 d'Alger au cap Bon.

3. Les navigateurs, commerçants ou pirates, ont depuis longtemps repéré les distances qui séparent les différents points des deux côtes. Il suffirait,

tion d'Alger par rapport à la péninsule Ibérique et aux îles qui la prolongent a exercé une influence bien connue sur le peuplement de la ville par l'immigration, celle des Maures et des Juifs d'abord, et, plus tard, celle des Espagnols d'Alicante ou de Port-Mahon¹.

Quant à la position centrale, entre le canal de Sicile et le détroit de Gibraltar, si elle peut avoir quelque importance, c'est avant tout au point de vue militaire. Il est bien certain qu'une flotte de corsaires, ayant Alger pour port d'attache, était bien placée pour surveiller et intercepter les routes les plus directes de Gibraltar vers la Méditerranée orientale, de l'Espagne du Sud vers l'Italie méridionale ou la Sicile. On conçoit que la piraterie pratiquée par les Barbaresques ait pu trouver là son meilleur repaire, par la position sinon par les qualités du mouillage. Nous mêmes, nous n'étions pas plutôt installés à Alger que l'idée d'en faire un « Toulon africain » hantait le cerveau de nos militaires, de nos marins et de nos

pour s'en convaincre, de jeter un coup d'œil sur les portulans où les coordonnées des routes sont établies soigneusement de l'une à l'autre. Lorsque le géographe arabe du ^x^e siècle El Bekri décrit les ports de l'Afrique du Nord, il ne manque jamais de signaler ceux de l'Espagne qui leur correspondent suivant des lignes qui d'ailleurs sont obliques par rapport aux méridiens. Il semble qu'il regarde la Méditerranée sud-occidentale du Nord-Est au Sud-Ouest. C'est ainsi que Mers-ed-Dobban (Port aux Mouches à 4 kilomètres à l'Ouest d'Alger) est signalé par lui comme étant en face de Denia (près d'Alicante). Mers-ed-Djadj (Port aux Poules) est mieux localisé en face de Majorque. A partir de Bougie, selon lui, la côte cesse d'avoir en face d'elle aucune partie de la côte espagnole. (El Bekri, *Description de l'Afrique-septentrionale*. trad. Mac Guckin de Slane. Paris, 1859, p. 188-192). Il désigne quelque part le grand bras de mer de ce « channel » par le terme « ghadir » (nappe d'eau, étang, lac) (p. 210).

1. Alger est à la même distance d'Alicante et de Port-Mahon.

ingénieurs¹. Cette conception n'a plus aujourd'hui de raison d'être, depuis que la France a occupé la Tunisie et organisé la base navale de Bizerte ; toutefois le transfert à la Marine de la défense du front de mer de l'Afrique du Nord, réalisé depuis peu, a eu pour conséquence l'installation à Alger du commandement des côtes. Mais, en dehors de l'avantage d'être, à peu de chose près, le point le plus rapproché de Marseille² et de l'utilité qui peut en résulter pour le transport des troupes et du matériel, la position d'Alger n'a certainement qu'un intérêt médiocre, depuis qu'il existe un Gibraltar et un Bizerte, dont les parages sont plus aisément surveillés des extrémités que du centre de la côte africaine.

On ne voit pas d'autre part ce que la position d'Alger dans la Méditerranée occidentale pouvait lui conférer d'avantages économiques, sans la mise en valeur de l'arrière-pays par la puissance qui possédait le plus grand port de cette mer. Ce fut précisément le fait nouveau du xix^e siècle, qui fit d'Alger et de Marseille les deux pôles des relations commerciales les plus importantes de la France avec sa colonie africaine.

Un autre événement a donné à la position d'Alger une signification nouvelle : le percement de l'isthme de Suez, terminé en 1869, en même temps qu'il remplaçait la route des Indes dans la Méditerranée, a fait d'Alger un port remplissant les meilleures conditions pour la relâche et le ravitaillement en combustible. La tendance est en effet, depuis que le tonnage des navires a pris des proportions croissantes, de réduire le nombre des

1. Voir notamment A. Lieussou. *Etude sur les ports d'Algérie*. Paris, 1857 (p. 92 et 104-119).

2. Alger est à 405 milles de Marseille ; Bougie est légèrement plus proche (403 milles).

escales de cette nature et les frais qui en résultent, en augmentant les quantités embarquées dans les soutes et en espaçant davantage les lieux de relâche. Or il s'est trouvé qu'Alger était sensiblement à mi-route entre les ports de la mer du Nord et Port-Saïd¹, ce qui permettait de ne faire sur le trajet qu'une seule opération de charbonnage. Et du même coup, pour des raisons analogues, cette escale a attiré les navires du Nord de l'Europe fréquentant la mer Noire.

Ainsi se sont heureusement combinées les circonstances historiques et géographiques pour fonder et légitimer la prédominance d'Alger sur le territoire de la colonie.

On ne saurait parler de la position d'Alger sans l'envisager à deux points de vue nouveaux : celui de la circulation rapide entre l'Algérie et le Soudan à travers le Sahara et celui des communications avec la France par la voie aérienne à travers la Méditerranée.

Il apparaît bien tout d'abord qu'Alger n'est pas naturellement désigné pour être la tête de ligne du chemin de fer transsaharien projeté. C'est un fait connu, sur lequel il n'est pas besoin d'insister, que les deux voies de pénétration les plus indiquées par la topographie sont celles des deux dépressions de l'Ouest et de l'Est, la Zousfana-Saoura, la « rue des palmiers » des Arabes², et l'Igharghar-Oued Mia, autrement dit le tracé même des grands oueds quaternaires qui rassemblent les points d'eau et les populations³. Or elles sont à l'écart du méridien d'Alger et s'il s'agit de voies ferrées, Alger se verra

1. Voir p. 644.

2. E. F. Gautier. *Le Sahara Algérien*. Paris, 1908 (p. 170) et *Le Sahara*. Paris, 1923, (p. 150).

3. M. Larnaude. *Le dénombrement de la population*. (G^e G^{al} de l'Algérie,

probablement préférer Oran ou Arzeu, Bône ou Philippeville. Au demeurant, pour des voyageurs ou quelques produits pouvant supporter les frais de transbordement, il n'est point absurde d'imaginer des transports par automobiles et camions reliant un point à déterminer de la ligne transsaharienne au port de la capitale. Il est d'ores et déjà prouvé que ce mode de circulation, du Hoggar à Laghouat, ne présente aucune difficulté insurmontable¹.

Quant aux communications aériennes, elles ont été contrariées jusqu'ici par divers obstacles, dont les plus résistants n'étaient pas toujours des difficultés d'ordre technique. S'il s'agit simplement de traverser la Méditerranée dans les conditions les plus faciles, il est clair qu'Oran est mieux placé qu'Alger pour assurer la liaison de l'Algérie avec le continent européen, en raison de la proximité plus grande de la côte espagnole et des possibilités plus nombreuses d'amerrissage. Mais l'Espagne ayant refusé d'utiliser les avions des lignes françaises pour le transport de sa correspondance à destination de la France et de l'Algérie², et d'autre part les liaisons avec les lignes aériennes ou ferrées restant jusqu'à nouvel ordre précaires, le trafic se trouve réduit de ce fait et l'intérêt

Les territoires du Sud. I, Alger, 1922). Ceci est surtout vrai pour la dépression de l'Est.

1. La preuve en a été faite par l'une des missions d'études économiques envoyées par les Chambres de commerce d'Algérie, en novembre 1926. Celle qui était partie d'Alger n'a été retardée que par l'insuffisance d'aménagement de quelques pistes qui depuis ont été ou améliorées ou abandonnées pour d'autres.

2. *Exposé de la situation générale de l'Algérie en 1927*. Alger, 1928 (p. 311). Ces difficultés seraient désormais écartées par la convention du 22 mars 1928.

d'une exploitation aussi restreinte en est singulièrement amoindri. Ne fût-ce que pour cette raison, il doit appartenir à Alger d'être le point d'attache principal des communications directes avec les ports de la Métropole : sa position invite tout naturellement à les réaliser. C'est un problème d'ordre technique qui ne peut manquer de recevoir une solution définitive, en dépit des difficultés que rencontre la navigation hydro-aérienne, particulièrement pendant la saison froide, dans l'atmosphère ou sur les eaux de la Méditerranée. Notons par ailleurs que, si l'on se place à un point de vue purement militaire, Alger est tout désigné pour être le centre de la surveillance aérienne, son rayon d'action se croisant dans la région des Baléares avec celui des côtes de la Métropole.

CHAPITRE II

LE SITE ¹

Le site sur lequel ont été bâtis l'Alger le plus ancien et l'Alger moderne est limité approximativement au Nord et au Nord-Ouest par le ravin de l'Oued ben Lezzhar ² et par le vallon (Frais Vallon) qui s'élargit progressivement à un kilomètre de la mer et descend en pente douce vers la plage de Bab-el-Oued où finit le torrent intermittent de l'Oued M'Kacel ³. Du côté du Sud-Ouest et du Sud, il est défini par le ravin d'Hydra, tête de l'Oued Kniss, qui, orienté d'abord du Nord-Ouest au Sud-Est, prend à Birmandreis la direction de l'Est (ravin de la Femme Sauvage) et débouche au Ruisseau sur la petite plaine côtière du Hamma pour aboutir à la mer à six kilomètres environ de l'embouchure de l'Oued M'Kacel, dis-

1. *Carte de l'Algérie à 1/50.000. Environs d'Alger.* — *Plan au 1/10.000 du Service géographique de l'Armée : Alger et ses environs.* 1922. Voir aussi le *Plan directeur*, à la même échelle : *région d'Alger*, feuilles IV et V, qui donnent le nivellement. Un nouveau tirage du plan au 1/10.000 révisé à l'occasion de notre publication porte les courbes de niveau. Voir à la fin du livre.

2. Nous adoptons la dénomination du Plan directeur.

3. Il n'est mentionné que sur les plans au 1/10.000. M'Kacel paraît d'ailleurs être une corruption de M'racel qui signifie « l'oued où l'on lave ».

tance calculée à vol d'oiseau. L'ensemble figure une sorte de trapèze, dont la base aurait été déformée ; elle se présente en effet sous l'aspect de deux courbes juxtaposées, correspondant au littoral, l'une convexe, dont le saillant est représenté par les îlots de l'Amirauté d'Alger, l'autre se raccordant à la première au ras Tafoura ¹ pour dessiner la baie de l'Agha. Dans la topographie accidentée de ce site, on distingue deux lignes de crêtes maîtresses qui divergent du plateau d'El Biar, où les formations miocènes et pliocènes du Sahel viennent s'adosser aux schistes et aux calcaires cristallins du massif ancien de la Bouzaréa ². La première se détache à la tête du ravin de Birtraria (Fontaine fraîche), affluent de l'Oued M'Kacel, et s'abaisse de l'altitude de 240 mètres environ jusqu'aux écueils de la pointe Sidi-el-Kettani, avec deux ressauts principaux, deux plateformes, celle de Fort l'Empereur (216 mètres) et celle qui porte l'ancienne Casbah d'Alger (120 mètres). Elle représente la ramification la plus orientale du massif ancien. Le versant occidental est plus abrupt et moins découpé que le versant oriental qu'entaillaient jadis de nombreux ravins aujourd'hui en partie comblés et masqués par des escaliers ou des constructions ; on en retrouve l'indication sur les premiers plans levés au lendemain de la conquête. Entre l'ancien fossé Nord de la fortification turque et le fond de la baie de l'Agha, on n'en compte pas moins de dix ³ ; les plus méri-

1. Voir la *Carte du territoire d'Alger* dressée au Dépôt général de la Guerre. Paris, 1834, complétée en 1864 (p. 584). Elle porte des indications utiles sur la topographie du site antérieurement à la construction de la ville moderne.

2. *Carte géologique au 1/50.000. Alger bis* et notice de E. Ficheur.

3. On peut en retrouver le dessin dans le *Plan d'Alger et des environs* dressé sous la direction du Lieutenant Général Pelet, au 1/2.500. Paris,

dionaux sont encore nettement visibles dans le paysage. Le sol est constitué, dans la partie Nord par des schistes argileux au milieu desquels surgissent quelques pointements de calcaires cipolins ¹, et au Sud par des micaschistes et des gneiss beaucoup plus durs ².

La seconde ligne de crêtes, qui, par son raccord avec l'autre, forme l'amphithéâtre pittoresque dominant la baie d'Alger, court d'El Biar à Maison-Carrée, s'abaissant de 250 à 50 mètres. Elle est constituée par la mollasse pliocène de Mustapha, recouverte par quelques placages de grès et de sables rouges (grès de Birkadem), tels que ceux de la Redoute, des Arcades, du Ruisseau et de Kouba. Une faille, dont le tracé reproduit la courbe de la baie de l'Agha, rappelle l'origine tectonique de la baie d'Alger et les effondrements qui ont dessiné, entre le horst de la Bouzaréa et celui de Matifou l'un des lobes caractéristiques de ce type de côtes ³. Cette fracture a déterminé dans la partie Nord la conservation à un niveau inférieur à leur niveau normal de marnes cartenniennes et sahéliennes que

1832, dans les plans déjà mentionnés et dans le *Plan du port d'Alger et de ses environs* levé en 1859 par E. Mouchez. Dépôt des cartes et plans de la Marine. 1/10.000. 1875. Ce sont : le fossé Nord de l'enceinte turque, le fossé Sud (ravin du Centaure), les deux ravins qui bordent le petit éperon de la Poudrière, les deux ravins qui formaient l'Oued Beni-Mzab, le ravin des Sept Merveilles, celui du Serpent, celui de la Robertsau et celui des Sept Sources (qui descend par l'Église écossaise et l'ancienne usine à gaz).

1. Ils ont été exploités dans l'ancienne carrière du Génie (S. Est de Bab-el-Oued).

2. Ils ont souvent créé de grosses difficultés, lors du dérasement des fortifications de 1840, et dans la région voisine pour la fondation de constructions.

3. Suess. *La face de la Terre*, trad. de Margerie, tome I, p. 289. Paris, 1897.

dominent les abrupts de la falaise de Saint-Raphaël ; région particulièrement sujette aux glissements et aux éboulements, comme il s'en produisit notamment en 1845¹. A partir du petit col de la Redoute, des escarpements abrupts dominent jusqu'à l'Oued Kniss la plaine du Hamma, tandis que sur le versant Sud le terrain descend en pente plus douce par de légers mamelons jusqu'au bord du fossé profond que l'Oued a creusé dans le ravin de la Femme Sauvage. La plaine du Hamma est formée par une bande d'alluvions récentes recouvrant une ancienne plage émergée qui sur une largeur moyenne de 600 mètres, s'allonge de la baie de l'Agha jusqu'au-delà de Hussein-Dey. Elle se termine à la mer par une petite falaise, s'abaissant de 8 à 4 mètres, jusqu'à n'être plus qu'une banquette couverte aujourd'hui de constructions, puis par des dunes consolidées à travers lesquelles l'Harrach s'est frayé une issue vers la mer².

1. *Moniteur algérien*. 25 et 31 janv. 1845. Ville (Notice sur le régime des eaux potables de la ville d'Alger, 1869, p. 7) rappelle le fait, à propos de l'aqueduc d'Ain Zeboudja coupé par l'éboulement et note la région des escarpements du Consulat de Suède comme sujette à des accidents de ce genre se produisant « par grandes masses et à de longs intervalles ». En 1845 on attribua l'éboulement à l'action des eaux infiltrées dans la mollasse. (Note de M. Feuillerat dans le *Moniteur* du 31 janv.). La présence des marnes explique la mauvaise tenue des terrains du quartier récent de Laperlier. L'ancienne École Normale (marquée sur la carte géologique) fut menacée à plusieurs reprises par des glissements qui nécessitèrent un drainage minutieux. Des travaux exécutés au voisinage immédiat du Palais d'été ont révélé la présence, à une faible profondeur, de mollasses creuses où la sonde rencontrait le vide, et qui provenaient des éboulements de la région supérieure. (Renseignements fournis par M. Darbéda, architecte du Gouvernement général).

2. Le Général de Lamothe (*Les anciennes lignes de rivage du Sahel d'Alger*. Mémoires de la Société géologique de France. Paris, 1921, p. 153-154) voit

Ce vaste amphithéâtre, sur lequel s'étagent aujourd'hui les quartiers d'Alger, est partagé par deux gradins, deux niveaux particulièrement intéressants, dont l'existence n'a pas été sans influencer sur l'établissement et le développement de la ville. La courbe de 20 mètres définit assez nettement la limite des pentes les moins déclives du site, celles où de bonne heure s'installèrent les quartiers bas du plus vieil Alger et les premières occupées par l'Alger des Français dans ses faubourgs de l'Agha et de Mustapha inférieur. Elle correspond sans doute au niveau d'une ancienne plage émergée recouverte par les alluvions¹. Les falaises, aujourd'hui masquées par les boulevards, par leurs voûtes et leurs remparts de maçonnerie, mais dont il est loisible de suivre le dessin sur le plan Pelet de 1832², en représentent le bord littoral, entamé et découpé par l'action des vagues ; des îlots et des hauts fonds témoignent du travail de la mer à travers les siècles. L'emplacement du Champ de manœuvre, nivelé d'ailleurs après notre arrivée, et la plaine du Hamma attestent de leur côté une abrasion plus aisée, opérée sur des matériaux plus tendres³.

La courbe de 50 mètres marque d'autre part une véritable limite, à partir de laquelle, dans le sens de la hauteur, la déclivité augmente subitement et sensiblement. On la suit nette-

dans la plaine du Hamma une ancienne plateforme d'abrasion sur laquelle se sont déposés des poudingues marins et des graviers de plage ; il la considère comme correspondant à la ligne de rivage de 18^m reconnue par lui tout le long de cette côte, à l'Ouest et à l'Est de la baie d'Alger.

1. *Idem.*

2. Voir p. 41 note 3. Voir aussi les albums de Otth, Berbrügger, mentionnés p. 23.

3. Theobald Fischer. *Mittelmeer bilder. Neue Folge.* Leipzig ü. Berlin, 1908 (p. 117).

ment à travers l'Alger des Turcs¹ ; elle a constitué pendant longtemps le bord de l'obstacle à travers lequel le percement des voies et sur lequel la construction apparaissaient comme particulièrement difficiles et problématiques. Au sortir de la vieille ville, elle dessine un rentrant franchement accusé vers le Sud-Ouest, qui englobe les quartiers actuels d'Isly supérieur, du village d'Isly, du Plateau Saulière, de la petite ville militaire de Mustapha, de la villa Roux et de Bois-la-Reine². Du côté de Bab-el-Oued, elle définit assez bien l'agglomération du faubourg actuel, jusqu'au pied des escarpements d'El-Kettar, du Climat de France et des pentes de la Bouzaréa.

Telles étaient les conditions topographiques offertes par ce site, qui, au demeurant, n'avait rien d'insolite sur les bords de la Méditerranée. A première vue, les deux régions qui auraient paru les plus propices à l'établissement commode d'une ville étaient : pour une cité de dimensions modestes, de 40 à 50 hectares, le cône de déjection surbaissé et la petite plaine d'alluvions de Bab-el-Oued³ ; du côté du Sud, la plaine de Mustapha inférieur et du Hamma, ainsi que les espaces sinon plans, du moins faiblement inclinés qui la dominent jusqu'au niveau de 50 mètres, soit une superficie au moins huit fois plus grande à laquelle se serait ajouté le prolongement de la plaine côtière jusqu'à l'Harrach. Mais deux raisons

1. Elle est nettement marquée dans le plan de 1832 ; elle correspond sensiblement au tracé des rues Randon et Marengo.

2. Il est assez difficile et quelquefois impossible de la suivre sur le Plan directeur au 1/10.000. On la suivra plus facilement sur le *Plan de la ville d'Alger* à l'échelle de 1/7.500 édité par F. Le Bourgeois. Alger, 1906.

3. Quelques gens y songèrent au début de notre occupation. Voir p. 250.

majeures pouvaient aussi faire écarter ce choix et fixer la ville dans une autre région du site.

La position la plus forte était certainement le saillant la plus oriental que dessine dans sa chute à la mer le massif de la Bouzaréa. Il y avait là une véritable acropole naturelle que la présence de ravins au Nord et au Sud et de falaises escarpées sur le front de mer permettait d'isoler et de défendre ; le petit plateau de la Casbah en formait le couronnement. Le versant Sud de la ligne de crêtes qui se termine à la pointe Sidi-el-Kettani présente, comme nous l'avons vu, des pentes moins abruptes que le versant Nord¹ ; il offrait un autre avantage, celui d'une exposition meilleure, à l'Est et au Sud-Est, par conséquent à l'abri des vents du Nord et du Nord-Ouest, les plus fréquents et les plus violents, les plus froids en hiver.

Une autre circonstance invitait à occuper de préférence cette partie du site : là se trouvait en effet le seul abri de quelque valeur utilisable pour la navigation. Ni la plage de Bab-el-Oued battue par les vagues, ni la baie de l'Agha exposée aux vents du Nord et de l'Est, ne pouvaient offrir la moindre sécurité ; l'histoire des débarquements opérés par les Espagnols au xvi^e siècle en fournit des témoignages éclatants². Par contre,

1. Sur le versant sud, la déclivité du sol se traduit par une dénivellation de 123^m, depuis la Casbah, sur 700^m, suivant la ligne de plus grande pente (Casbah-ravin du Centaure), soit 17°, et sur 1000 à 1100 ^m, suivant la ligne de plus faible pente (Casbah-rampe de l'Amirauté ou Casbah-bastion I), soit 12 à 11°.

2. Ernest Mercier. *Histoire de l'Afrique septentrionale*. Paris, 1891, tome III. Voir le récit des débarquements de Diego de Vera dans l'anse de Bab-el-oued, en 1516, (p. 17), de Hugo de Moncade, en 1519 (p. 25-26) et de Charles-Quint, en 1541 (p. 51-52) dans le fond de la baie de l'Agha.

en face du promontoire le plus oriental, à 250 mètres à peine de la falaise, se trouvaient quatre îlots formant avec les écueils intermédiaires une sorte de T¹ pouvant constituer, du côté du Sud, un abri pour de petits bateaux, abri d'ailleurs précaire contre les vents du Nord, mieux couvert de ceux du Nord-Ouest par la pointe Sidi-el-Kettani. Ce sont là des débris d'un promontoire qui a subi l'attaque classique de la mer, moins violente cependant et moins destructrice que celle qui a fait disparaître à peu près complètement celui de Sidi-el-Kettani, encore plus exposé, dont il ne reste plus que la racine, de nombreux écueils et les brisants de la Roche M'Tahen². Entre l'anse de Bab-el-Oued et la baie de l'Agha, en dehors de ce petit port naturel, il n'y avait que quelques menues plages fort difficiles d'accès, à la moindre houle : la petite anse où devait aboutir le fossé Nord de la fortification turque, la plage de galets au-dessus de laquelle a été édifiée la Place du Gouvernement actuelle³, et à 600 mètres plus au Sud, la crique où débouchait le ravin illustré en 1541 par l'héroïsme des Chevaliers de Malte⁴.

Cette combinaison naturelle d'un promontoire élevé et d'îlots délimitant un mouillage abrité fait immédiatement

1. Voir p. 109.

2. Le dessin des deux promontoires est bien défini par les lignes des fonds de 10 et de 20^m sur le Plan du port d'Alger du service hydrographique de la Marine (o.c). La ligne de 10^m enveloppe également l'îlot Al-Djefna, au Sud ; la Roche-sans-nom à l'E.-Sud-Est de ce dernier paraît être l'équivalent de la Roche M'Tahen. L'îlot lui-même était du reste jadis un haut fond sous sept pieds d'eau.

3. Voir le plan Pelet de 1832.

4. Au pied de la rue Wäisse actuelle. Haëdo la désigne sous le nom d'anse de la « Palmera ». Voir le plan Pelet de 1832.

songer à d'autres sites de la Méditerranée, où elle se reproduit à de nombreux exemplaires. Ainsi que l'a remarqué Gsell¹, c'est là « un site vraiment phénicien » ; d'une manière plus générale, c'est un site d'établissement humain privilégié. On comprend qu'il ait favorisé la création d'une ville maritime, d'un port de commerce — ou d'un nid de pirates. L'occupation des surfaces plus planes que l'on pouvait trouver dans le voisinage était évidemment réservée à des maîtres du pays qui sauraient les protéger de toute attaque dans un rayon étendu, du côté de la terre et de la mer.

Les conditions nautiques de la baie d'Alger étaient d'ailleurs plutôt médiocres, comme celles des « rares mouillages naturels de l'Algérie abrités contre les vents d'Ouest », qui « n'offrent que bien peu de ressources à la navigation² ». Ouverte aux vents du Nord, la partie Ouest de la rade d'Alger est insuffisamment protégée de ceux du Nord-Ouest, les plus redoutables, par le massif de la Bouzaréa, par les promontoires du cap Caxine et de la Pointe Pescade. Les lames de l'Ouest et du Nord-Ouest ne sont pas arrêtées par ces obstacles qu'elles contournent. En outre, la houle qui pénètre dans la baie a une tendance à la contourner vers le Sud et le Sud-Ouest³, comme

1. Stéphane Gsell. *Histoire ancienne de l'Afrique du Nord*, tome II. Paris, 1918, p. 159.

2. C'est ainsi que s'exprimait le contre-amiral Mouchez dans ses *Instructions nautiques sur les côtes de l'Algérie*. Paris, 1879 (p. 21-26). Cette appréciation est reproduite dans les *Instructions* éditées depuis cette date : (Voir celles de 1919. Tirage de 1922, p. 124).

3. Il est question dans les *Instructions nautiques* (p. 124) d'une réflexion du Nord-Ouest sur les plages de la côte Est. En ce qui concerne la baie d'Alger, les observations des ingénieurs sur les causes du ressac observé dans le port permettent d'en contester l'importance.

les courants que l'on y observe, et elle peut compromettre la sécurité des bâtiments mouillés par de trop petits fonds dans la partie Sud-Ouest. Quant aux vents du Nord-Est qui, même en été, soufflent parfois par rafales, seul le revers occidental du cap Matifou présente contre eux un abri suffisant¹. Au demeurant, suivant les observations du capitaine de corvette Bérard, à qui l'on doit la première description nautique détaillée des côtes de l'Algérie, « durant la belle saison, on mouille partout indifféremment, dès qu'on est à la distance d'un mille à un mille et demi de la côte ; on trouve alors de 16 à 25 ou 30 brasses d'eau sur un bon fond de vase ». Il ajoute d'ailleurs : « On y est quelquefois bien tourmenté par la mer, quoiqu'il fasse beau temps »². Ainsi l'ingénieur Lieussou a-t-il pu écrire : « Cette position maritime n'avait originellement aucune valeur : une rade foraine pour les vaisseaux, un abri précaire pour sept ou huit petits navires derrière l'îlot de la Marine, une plage de halage au fond de la baie, sont en effet les seuls avantages naturels qu'elle présentait³ ».

Il est en un cependant qui devait prendre toute son importance en raison des progrès de la construction navale, le jour où l'abri aurait été amélioré : nous voulons parler de la profondeur. En effet, sauf dans la partie Nord-Ouest et Nord-Est du mouillage formé par la côte et les îlots, où il n'y avait guère

1. C'est là que se trouvait le petit port de Rusguniae (voir p. 100) que Theobald Fischer (o. c.) suppose avec vraisemblance avoir été peu à peu démoli par les assauts de la mer soulevée par les vents d'Ouest.

2. A. Bérard. *Description nautique des côtes de l'Algérie*. Paris, 1837, p. 91 et suivantes. Cet ouvrage est l'exposé des observations faites pendant le blocus d'Alger de 1827 à 1830 et des résultats de la mission hydrographique accomplie par l'auteur sur le brick « Loiret » de 1831 à 1833.

3. A. Lieussou, o. c., p. 87.

plus de deux à trois mètres de fond, et exception faite pour la Roche Al-Djefna et la Roche sans nom, partout ailleurs, à une encâblure à peine du rivage, les navires pouvaient compter sur dix mètres d'eau. Aujourd'hui, sans qu'on ait eu à exécuter le moindre draguage, l'entrée du port se trouve par vingt-deux mètres de fond, et, jusque dans la baie de l'Agha, où la profondeur diminue régulièrement près de terre, on trouve huit mètres à deux encâblures du littoral. Un pareil avantage n'a pris sa valeur que du jour où les ingénieurs modernes ont été invités à l'utiliser pour la construction d'une véritable port.

De ce port dépendrait en grande partie le développement futur d'Alger ; il en était la raison d'être principale. N'est-ce pas en effet ce contact de la position forte et du brise-lames naturel des îles qui a fait Alger ? Et cette double circonstance ne devait-elle pas contribuer à maintenir la ville près de la vieille darse des corsaires, tant que la sécurité de la terre et de la mer ne seraient pas assurées par l'extension de la fortification, par l'emprise des terre-pleins et la protection des jetées ? Mais, le jour où la cité, étouffant dans ses murs, chercha de l'air et de l'espace, il se trouva que son développement naturel, comme celui de son port, était orienté vers la direction du Sud, et tous les deux s'accompagnèrent ainsi dans leur marche progressive.

Le massif de la Bouzaréa, qui culmine à 407 mètres, à faible distance de la mer (1100 mètres de St-Eugène à vol d'oiseau) est découpé en éventail par une série de ravins profonds, dont la terminaison à la mer, au Nord et au Nord-Est, dessine de petites anses dominées par des falaises de dix à vingt mètres de hauteur. Depuis la double pointe, dont la plus orientale est dénommée Pointe Pescade, et la

petite crique intermédiaire de Mers-ed-Debban (Port aux Mouches), assez bien abritée sauf du côté du Nord, jusqu'aux îlots de l'Amirauté, la côte est particulièrement dangereuse, en raison des écueils et des hauts fonds rocheux qui accidentent la plateforme d'abrasion marine jusqu'à cinq cents mètres du rivage¹. On ne pouvait envisager l'extension du port naturel d'Alger de ce côté qu'au prix d'énormes travaux qui n'auraient du reste pas amélioré les mauvaises conditions d'accès. On devait au contraire concevoir tout naturellement la recherche d'un abri sous la protection de jetées, dans la direction de la baie de l'Agha, où le parallélisme régulier des courbes bathymétriques témoigne de la bonne qualité des fonds.

Par ailleurs, sur le continent, au Nord-Ouest de la petite plaine de Bab-el-Oued, entre elle et le cap Caxine, la courbe de niveau de 20 mètres ne s'écarte sensiblement de la côte qu'en deux points : au-dessus de l'anse de Pointe Pescade, où elle englobe une sorte de petit plateau, et entre le Fort des Anglais et la Pointe des Consuls, où, sur une longueur de 1500 mètres environ et sur une profondeur moyenne de 300 mètres est ménagé un espace d'une déclivité relativement faible. Ce gradin bossué par les dépôts d'alluvions, qui borde ainsi le pied du massif, a été reconnu comme étant une plateforme d'abrasion relevée et recouverte par des cônes de déjection très aplatis². Au prix de nivellements importants, on a réussi à y installer la petite ville de St-Eugène ; ce n'était pas en tous cas un site naturel comparable à la plaine côtière de Mustapha inférieur et du Hamma.

1. *Instructions nautiques*, o. c., p. 187-189.

2. Général de Lamothe, o. c., p. 81.

La direction du Sud, du Sud-Ouest ou du Sud-Est est d'autre part celle des routes de l'intérieur. Il est à peine besoin de le montrer. Le fait est de première importance ; ici, comme pour tant d'agglomérations urbaines, l'influence et l'attraction de la route ne pouvaient manquer de s'exercer, surtout lorsqu'après avoir longtemps somnolé, le pays se réveillerait à la vie économique. Alger relié de plus en plus solidement, grâce à notre occupation, à un hinterland de plus plus étendu, ne pouvait se tourner que d'un seul côté pour s'orienter et se développer dans le sens des routes naturelles. C'est la direction du Sud que prenaient, avant 1830, le chemin de Blida, nœud des routes de Médéa-Laghouat ou d'Oran, et le chemin de Constantine¹. La structure de la côte interdisait toute communication facile du côté de l'Ouest, et même, sinon pour un faible parcours, du côté de l'Est ; on sait au prix

1. La carte des environs d'Alger dressée en 1808 par le Chef de Bataillon du Génie Boutin (*Reconnaissance des villes, forts et batteries d'Alger*. Cartes et dessins publiés par Gabriel Esquer. Paris, 1927. Planche I) porte le tracé du « chemin praticable aux voitures » qu'il fait partir de la porte Bab-Azoun en direction du Sud par l'Agha et le café de Birmandreis et qu'il mentionne comme conduisant à Bélééda (Blida) puis à Tittery (Médéa) et Constantine. L'*Aperçu historique, statistique et topographique sur l'Etat d'Alger*, rédigé à l'usage du corps expéditionnaire de 1830, indique comme itinéraire sur Constantine un chemin longeant le rivage pendant une demi-lieue, puis s'en écartant. De toutes manières, les Turcs se rendant à Blida ne prenaient pas la direction d'El Biar pour obliquer ensuite vers le Sud. Ce fut cependant le trajet de la première route construite après notre occupation : la *Carte routière du Territoire d'Alger* publiée en 1838 par le Ministère de la Guerre dans le *Tableau de la situation des Etablissements français dans l'Algérie* désigne comme route de 1^{re} classe la route de Fort l'Empereur, Déli-Ibrahim, Douera, Boufarik où celle de Birmandreis la rejoint, comme route de 2^e classe. Mais celle-ci a repris le premier rang comme route d'Alger à Laghouat sur la *Carte du Territoire d'Alger* de 1864.

de quels travaux ont été construites les corniches algériennes. La plaine de la Mitidja sollicitait naturellement les voies de communication ; le chemin le plus court pour l'atteindre en traversant le Sahel par Birmandreis et Birkadem, le vieux chemin antérieur à notre établissement, après avoir été un moment découronné par la route d'El-Biar-Douera, a repris ses anciens droits : la ville nouvelle d'Alger s'est installée à cheval sur cette route et sur celle de Constantine.

CHAPITRE III

LES RESSOURCES

Alger ne devait pas manquer des ressources indispensables à l'établissement d'une ville, et d'une grande ville. Les matériaux de construction, tout d'abord, ne lui faisaient pas défaut ¹. Des calcaires cipolins du massif de la Bouzaréa on tire des moëllons excellents pour le gros œuvre des constructions. Ils affleurent en masses épaisses et stratifiées sur les deux versants du vallon de l'Oued M' Kacel, principalement sur celui de l'Ouest ² ; on les trouve aussi sur le littoral, notamment aux environs immédiats de la Pointe Pescade. C'est la « pierre bleue » de Bab-el-Oued, bien connue des carriers et des maçons. Peu exploitée d'ailleurs à cet effet avant notre arrivée, elle a en revanche de longue date alimenté les fours à chaux du faubourg Nord d'Alger ³, et depuis les premiers temps de l'occupation turque jusqu'à nos jours, les carrières de Pointe

1. *Carte géologique : Alger bis* o. c. Légende technique et notice.

2. Ces carrières ont donné leur nom au quartier espagnol de la « Cantera » ; sur le versant Est, le Génie en a exploité une.

3. Les indigènes, jouant sans doute sur le nom d'Alger l'appelaient jadis « Bled-ed-djir », le pays de la chaux.

Pescade ont fourni des matériaux pour la réparation des môles ¹ ou la construction des jetées du port ². Par ailleurs, dans la mollasse pliocène de Mustapha se trouvent des bancs de calcaire grossier plus ou moins dur qui affleurent au Ruisseau notamment, dans le ravin de l'Oued Kniss, à Kouba et à El Biar : c'est la « pierre de tuf » des maçons, employée de tout temps pour le soubassement des constructions et débitée même en pierres de taille, dont le seul inconvénient est de s'effriter si elles n'ont pas suffisamment durci à l'air ³.

Il ne manque pas non plus de terres à brique. Les marnes sahéliennes d'El Biar ⁴, les marnes pliocènes et les argiles alluvionnaires de la vallée inférieure de l'Harrach se sont prêtées admirablement à la fabrication des briques crues, des briques cuites et des tuiles. Les sables sont abondants sur les plages ou dans les carrières ⁵ ; les sables rouges plus ou moins argileux des formations pliocènes mélangés à la chaux grasse ont composé le ciment utilisé dans la construction des maisons du vieil Alger et des murs turcs de l'enceinte. Le plâtre est extrait dans les environs, à Rovigo, au Camp des Chênes (sur la ligne de Médéa), aux abords de Cherchell. Les bois de charpente étaient rares dans la banlieue ; mais on les trouvait en

1. Voir p. 111 note 3.

2. Un embarcadère spécial, qui subsiste encore aujourd'hui, a été construit à cet effet.

3. On l'a même utilisée pour le pavage des rues les moins passantes.

4. Les Turcs et sans doute avant eux les Berbères et les Arabes d'Alger ont exploité ces marnes dans le vallon même de l'O. M'Kacel, au-dessus de Bab-el-oued. (Ville. *Recherches sur les roches, les eaux et les gîtes minéraux des provinces d'Oran et d'Alger*. Paris, 1852, p. 21-24.

5. Tels les sables d'Aïn-Taya particulièrement recherchés et ceux du Ruisseau.

abondance dans les forêts de Blida, où le cèdre a été exploité, dans celles de la Grande et surtout de la Petite Kabylie exploitées pour la marine¹ et dans les environs de Cherchell d'où l'on faisait venir, sous les Turcs, les magnifiques rondins de thuya qui soutiennent encore les encorbellements des maisons de la Casbah et entretoisent les galeries intérieures.

Les matériaux d'empierrement n'ont jamais fait défaut. La pierre bleue de Bab-el-Oued se retrouve dans les escaliers des rues de la haute ville comme dans les anciens chemins turcs, improprement dénommés « chemins romains² ». La pierre basaltique d'Ameur-el-Aïn, celle du cap Djinet ont été également utilisées de nos jours, sans parler d'autres matériaux d'origine plus lointaine³.

1. Voir p. 152 note 2.

2. Les deux plus curieux, les plus pittoresques, sont le chemin escarpé conduisant du Frais Vallon, près de la maison dite « du Médecin maure », au marabout de Sidi Medjebar, et celui qui montait en escaliers du Telemly à la villa Saint Raphaël. Ils ont été coupés lors de la construction de la route du Frais Vallon et du chemin Laperlier ; on n'en retrouve plus que des morceaux. Ils sont mentionnés dans le *Guide Joanne. Algérie et Tunisie*. Paris, 1903, p. 27 et 29.

3. Les matériaux utilisés depuis notre occupation pour les édifices de quelque importance sont, jusqu'à ces derniers temps et jusqu'à l'achèvement du réseau ferré, venus le plus souvent d'outre-mer. Les pierres de taille blanches de première qualité ont été importées de Mahon, d'Arles ou de Cassis. Des matériaux d'empierrement ont même été demandés à la Métropole, notamment pour la confection des bordures de trottoirs (voir p. 289, note 2) par exemple les granites porphyroïdes de St-Raphaël. Les Turcs, après avoir pillé les ruines romaines, celles de Rusguniae surtout, importèrent le marbre d'Italie. De nos jours on tend à se passer de plus en plus des importations d'outre-mer. On utilise par exemple à Alger la pierre blanche de Chanzy (Département d'Oran), les granites de Fontaine-du-Génie (à l'O. de Cherchell) et d'Herbillon (Edough, à l'O. de Bône), du

Les ressources en eau étaient-elles aussi abondantes et pouvait-on trouver dans le voisinage d'Alger les moyens d'alimenter une nombreuse population ? ¹ Cette question a été de tous temps l'une des plus graves préoccupations des habitants d'Alger. Au ^x^e siècle, El Bekri signalait une seule source d'eau dans le voisinage du port ², et avant que les Turcs eussent achevé les travaux d'adduction importants dont nous avons hérité en 1830, la ville ne disposait entre ses murs que de puits saumâtres et de citernes ³.

Le massif ancien est en effet peu perméable et sujet de par sa pente, du côté du Nord et du Nord-Est surtout, à un ruissellement rapide ; les ressources en eau qu'il peut offrir sont médiocres et précaires. Sans doute il ne manque pas de surgescences là où les calcaires et les gneiss, souvent altérés, sont en contact avec les schistes ; de petites nappes formées sous les éboulis et les dépôts d'entraînement du fond des ravins permettent aussi d'alimenter les puits ⁴. Mais une ville, même peu peuplée, ne saurait rien en attendre.

cap Cavallo (à l'Ouest de Djidjelli), les grès verts de Ténès, etc. Les chaux, les plâtres, les ciments sont aujourd'hui confectionnés dans les environs d'Alger. Quelques marbres de la carrière du Chenoua (à l'Est de Cherchell) ont été également utilisés.

1. Voir la notice de E. Ficheur. — *Carte géologique. — Régime des eaux.* Sur la question le meilleur exposé est celui de M. Dalloni (*Alger et l'eau potable. Bulletin de la Société de géographie d'Alger* : 1^{er} trim. 1928, p. 1-44) où sont notamment résumés les principaux travaux.

2. El Bekri, o. c., p. 157.

3. Lanfreducci et Bosio. *Costa e Discorsi di Barberia* (1^{er} sept. 1587), publié par Ch. Monchicourt. *Revue Africaine*, 4^e trim. 1925. Alger, 1925, p. 539. Les auteurs, deux chevaliers de Malte, prétendent que les habitants « vivent à la journée en faisant provision d'eau au dehors ».

4. E. Ficheur, o. c.

En revanche, ainsi que l'a écrit E. Ficheur dans sa notice de la carte géologique, « la situation des assises perméables du Pliocène ancien et récent, mollasse, sables, grès, calcaires gréseux, cailloutis, poudingues, au-dessus des argiles sahéliennes, présente les conditions les plus favorables à l'existence d'une nappe aquifère, rencontrée partout dans des puits et alimentant de nombreuses sources au contact des argiles. Le versant oriental du Sahel est ainsi privilégié par suite de la continuité et de l'épaisseur du Pliocène ». C'est dans ces formations que les Turcs ont trouvé les eaux de leurs aqueducs. Sous la mollasse éminemment perméable qui atteint près de cent mètres d'épaisseur sur les hauteurs de Mustapha, ils ont recueilli les eaux de la belle source du Hamma ; dans les mêmes conditions stratigraphiques, mais à un niveau supérieur, l'Aïn-Zeboudja, sur le plateau de Ben Aknoun, au Sud-Ouest d'El Biar, est devenu la tête de leur plus long aqueduc alimenté en chemin par des surgescences nombreuses comme celles d'Hydra ; les sources du Telemly, à Mustapha supérieur, sont explicables par les mêmes causes ; enfin celle même qui a fourni son eau à l'aqueduc de Birtraria a son origine dans une zone où voisinent la mollasse, les marnes sahéliennes et les schistes anciens.

La région la plus riche en eau de tout le site d'Alger est certainement celle du Sud-Est. Les eaux infiltrées dans la mollasse forment une nappe qui alimente non seulement les sources du versant Nord-Est, tout le long de l'escarpement, mais encore au Sud le ravin de l'Oued Kniss, où se trouve un thalweg souterrain. La plaine du Hamma elle-même est imbibée d'eau à une faible profondeur, riche en puits et en norias, et les sources qui coulent sous la masse des dépôts

recouvrant l'ancienne plateforme d'abrasion reparaissent même en pleine mer où elles sont connues depuis longtemps des pêcheurs.

Quelles que soient les ressources en eau du Sahel, elles sont cependant limitées et insuffisantes pour l'alimentation d'une grande ville moderne ; l'expérience a montré de plus qu'elles étaient particulièrement irrégulières, du moins dans la région voisine du plateau d'El Biar. Les recherches effectuées, entre 1832 et 1875, pour faire jaillir des eaux artésiennes n'ont donné aucun résultat intéressant ¹. En outre la pollution fréquente constitue un danger permanent pour la santé des usagers. Il n'en est plus de même, si l'on recourt à une autre réserve d'eau, celle des eaux artésiennes de la Mitidja.

Les alluvions quaternaires de cette plaine renferment sous les limons récents des nappes de graviers et de conglomérats perméables relevées sur ses bords septentrional et méridional, du côté du Sahel ou de l'Atlas, qui constituent un premier réservoir à une faible profondeur. Soit par le seul effet de la saturation du sous-sol, soit à la rencontre, au pied du Sahel, des marnes imperméables dites « de Maison-Carrée ², les eaux remontent à la surface et forment des suintements dont l'abondance varie suivant les saisons et les années : ainsi s'expliquent les anciens marécages aujourd'hui presque entièrement drainés de la région de Baraki, de Baba-Ali, de Birtouta, dans la vallée inférieure de l'Harrach.

Sous les dépôts quaternaires, les formations du Pliocène et du Miocène dessinent une large cuvette synclinale entre

1. M. Dalloni, o. c., p. 20. Sur 22 sondages, 4 seulement ont donné des « eaux jaillissantes », avec un débit d'ailleurs insignifiant.

2. Voir la carte géologique et la notice.

l'Atlas et le Sahel ¹. Des alternances de bancs marneux imperméables et de grès, de sables, de graviers et de poudingues éminemment aquifères constituent, à des niveaux divers ², des nappes artésiennes parfaitement caractérisées. Dans les marnes de Maison-Carrée sont même intercalées des lentilles de graviers et de conglomérats imbibées d'eau. On retrouve en profondeur le contact, si précieux pour l'hydrologie, de la molasse de Mustapha et des marnes argileuses sahéliennes. Des sources abondantes jaillissent dans le lit des oueds qui s'enflent subitement sur leurs parcours, l'Oued Baba Ali par exemple, ou dans « de véritables gouffres ³ », comme le lac Gimbert ⁴. Les sondages ont révélé la richesse en eau de toute cette région de la Mitidja et les analyses chimiques et bactériologiques ont établi la bonne qualité des eaux, quand elles ne sont pas contaminées par les pollutions superficielles. Le bassin inférieur de l'Harrach n'est d'ailleurs pas le seul réservoir dont puisse disposer la grande ville voisine ; car plus à l'Ouest, celui du Mazafran en reproduit les conditions hydrologiques ⁵.

Il resterait enfin d'autres réserves, mais plus éloignées, que nous nous contentons pour le moment de signaler, celles des montagnes de l'Atlas Mitidjien, du bassin supérieur de l'Harrach et des deux rivières qui le constituent, l'Oued Akra et l'Oued Mokta ⁶.

1. M. Dalloni, o. c. Voir la coupe théorique que donne l'auteur (p. 23).

2. A Baraki, les niveaux aquifères les plus abondants ont été rencontrés à 45 m., à 61, à 116 et à 134. (Dalloni, o. c., p. 30).

3. M. Dalloni, o. c., p. 31.

4. Sur la rive G. de l'O. Smar, affluent de l'Harrach, en amont de Maison-Carrée.

5. M. Dalloni, o. c., p. 33-34.

6. *Idem*, p. 37-40.

Quant aux ressources que les environs d'Alger pouvaient fournir pour le ravitaillement de la ville en vivres, elles devaient évidemment dépendre de l'activité des populations et de la mise en valeur du sol ; elles se sont révélées considérables, lorsque la colonisation européenne a débroussaillé le Sahel et asséché la Mitidja, substitué la culture au pacage et aménagé ses exploitations en vue de la meilleure utilisation du sol. La facilité et la sécurité des communications devaient être en outre les conditions indispensables d'un approvisionnement régulier et abondant, qui ferait appel, dans un rayon de plus en plus étendu, à toutes les ressources que réclamerait une population nombreuse et de plus en plus exigeante. Ces conditions n'ont été réalisées complètement qu'après notre occupation ¹.

1. Suivant les auteurs et suivant les époques, Alger, avant notre arrivée, apparaît comme une ville bien approvisionnée ou comme une ville menacée de la disette. Lanfreducci et Bosio (o. c., p. 539) déclarent en 1587 que « tout le pays environnant est rempli en abondance de ce qui est nécessaire à la nourriture humaine. » Or ils ajoutent que la ville est « pleine d'habitants et d'habitations comme un œuf » et lui donnent plus de 130.000 âmes. La campagne de Bab-el-Oued est, selon eux, « remplie de bœufs, d'ânes et de chameaux » (p. 541). Boutin (o. c.) estime que l'approvisionnement d'Alger en grains est précaire : en 1805, on a dû importer du blé de la mer Noire. En dehors des jardins du voisinage, les environs sont couverts de brousse. On peut y faire pâturer, mais il faudra emporter la paille et l'orge pour les chevaux. Quant aux disettes, elles sont la conséquence ordinaire de la mauvaise culture, de l'absence d'approvisionnements, des révoltes des tribus (Voir H. D. de Grammont. *Histoire d'Alger sous la domination turque*. Paris, 1887, p. 151 ; 189-190 ; 294).

CHAPITRE IV

LE CLIMAT ¹

Alger est une station climatique officiellement reconnue depuis peu ², mais qui, dès les premiers temps de notre occupation, attira des visiteurs et des hiverneurs en quête de lumière et de soleil ; elle a même été pendant quelques années station sanitaire, avec peu de succès d'ailleurs. Ces titres suffiraient à eux seuls pour justifier une étude de son climat ; il y

1. A. Thévenet. *Essai de climatologie algérienne*. Alger, 1896. Nous nous sommes référé depuis cette date, et même pour les années antérieures, au recueil des *Annales du Bureau central météorologique de France*, et notamment aux *Observations météorologiques du réseau africain*. A partir de 1925, il nous a fallu recourir aux observations du *Service météorologique algérien* reconstitué depuis 1913 sur de nouvelles bases et transporté de l'Hôtel de Ville à l'Université. Les bulletins mensuels publiés sous la rubrique : *Observations d'Alger-Université* auxquels sont adjointes depuis septembre 1922 des cartes trimestrielles de pluies, nous ont fourni de nombreux renseignements, complétés et précisés par la collection même des observations journalières à laquelle nous avons parfois recouru. Le livre de C. Sambuc (*Recherches sur le climat d'Alger*. Thèse. Toulon, 1897) nous a fourni également quelques données intéressantes. Voir aussi les cartes de l'*Atlas d'Algérie et Tunisie*. G^t G^{al} de l'Algérie, par Aug. Bernard et R. de Flotte de Roquevaire. Alger, Paris, fascic. III, V et VI.

2. Décret du 31 juillet 1923.

en a d'autres. L'exode annuel d'une partie des habitants, à la saison chaude, vers la France, vers des stations plus fraîches du littoral ou des montagnes de l'Algérie, est un phénomène d'émigration temporaire bien connu du commerce algérois qui se plaint d'en souffrir. Enfin les circonstances atmosphériques n'ont pas été étrangères à la distribution de la population sur le site d'Alger et des environs. Des nuances climatiques indiscutables, nettement appréciées par les organismes humains, mais insuffisamment contrôlées par des observations météorologiques précises, expliquent l'établissement des habitants sur certaines parties du site, ou simplement les déplacements saisonniers sur ce site qui sont entrés dans les mœurs de la population.

Le climat d'Alger présente toutes les caractéristiques générales propres à la zone côtière algérienne, soumise aux influences d'une mer chaude, la Méditerranée, indirectement à celles de l'Atlantique, origine de cyclones se déplaçant vers l'Est et entraînant des pluies, enfin à celles des steppes et des déserts du Sud, atténuées d'ailleurs ici par l'interposition d'une puissante barrière montagneuse. Ce sont là des faits trop connus pour qu'on y insiste. Les principales conséquences en sont, pour la station qui nous occupe : une amplitude thermique annuelle faible ($12^{\circ} 8$) ¹, par où s'affirme le caractère maritime du climat ; des minima d'hiver relativement élevés, des maxima d'été surélevés sous l'action des vents chauds du Sud ; un régime atmosphérique troublé dans la saison fraîche par le passage des dépressions sur la Méditerranée, avec prédominance des vents de la partie Ouest ; une répartition à peu

1. Moyenne de janvier : $11^{\circ} 9$: moyenne de juillet : $24^{\circ} 7$.

près exclusive des pluies sur la même saison, de septembre à mai inclus. Ces données une fois rappelées, nous nous attacherons surtout ici à définir d'une manière plus particulière les éléments locaux de ce climat, et à rechercher les nuances qui peuvent distinguer cette station de quelques stations du littoral Nord-africain, voire même d'autres rivages de la Méditerranée occidentale, tels que celui de la France du Sud-Est.

Nous donnons ci-dessous le tableau des moyennes mensuelles de température d'Alger et de deux autres stations, Oran et Tunis, choisies dans la partie occidentale et dans la partie orientale de notre réseau africain ¹. Il y apparaît tout d'abord que la variation thermique annuelle a la même allure dans les trois stations : le minimum est en janvier, le maximum en août ².

1. Moyennes mensuelles de température :

	Janv.	Fév.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ALGER	11,9	12,7	13,9	15,6	18,1	21,5	24,3	24,7	23,1	19,3	16,5	12,6
ORAN	11,6	12,4	13,9	16,1	18,5	21,6	24	24,5	22,9	19,1	15,5	12,6
TUNIS	10,4	11,7	13,6	15,3	19,2	22,9	26	26,8	24,1	20,2	15,3	12

Les chiffres reproduits dans ces tableaux sont pour Alger ceux qui sont indiqués dans les bulletins mensuels d'Alger-Université comme représentant la normale. Nous n'avons pas malheureusement disposé de la même source pour Oran. Nous avons dû recourir aux tableaux de Thévenet rectifiés au moyen des observations publiés de 1896 à 1914 par le Bureau Central Météorologique. Pour Tunis, nous nous sommes référé aux *Conférences de météorologie* de G. Ginestous, publiées dans le *Bulletin de la Direction Générale de l'Agriculture, du Commerce et de la Colonisation de la Régence de Tunis* (n° 111, 1922), exposé qui remet au point les données de l'*Etude sur le climat de la Tunisie* du même auteur publiée dans le même recueil (Tunis, 1903). On ne saurait évidemment tenir compte que des différences les plus nettement établies, de 1° au moins.

2. On peut noter en passant que le maximum est au mois de juillet à Mar-

Mais si à Oran l'amplitude est sensiblement égale à celle d'Alger, à Tunis, elle est nettement supérieure (16° 4). L'hiver y est légèrement plus frais, mais l'écart provient avant tout des hautes températures estivales et de la fréquence des vents du Sud, que l'on a observés dans cette station de 1901 à 1920 plus souvent même que dans toutes les autres de la Tunisie, à l'exception de Sousse et de l'extrême-Sud ¹.

La comparaison des moyennes de minimas et de maximas mensuelles ² révèle entre Alger et Oran une nuance sensible pour les minimas d'hiver qui sont plus accentués dans cette dernière station. Ces minimas étant dus à l'action des vents du Nord et du Nord-Ouest, il paraît vraisemblable de les expliquer par l'influence des masses continentales froides de l'Espagne toute proche, qui se trouve précisément sur le parcours de ces vents et par le resserrement de la Méditerranée dans sa partie Sud-Ouest. A Tunis, on constate des variations plus grandes qu'à Alger et une amplitude saisonnière notablement supérieure, surtout en été. La comparaison des moyennes

seille et à Nice. Pour Marseille, voir Emm. de Martonne. *Traité de géographie physique*, tome I. Paris, 1925, p. 302).

1. G. Ginestous, o. c., p. 652. On compte à Tunis de 1900 à 1920, une fréquence moyenne de ces vents de 99 jours par an, contre 128 à Sousse et 112 dans le Djerid.

2. Moyennes mensuelles de minimas et de maximas :

		Janv.	Fév.	Mars	Avr.	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Min.	ALGER	9,1	9,7	10,4	11,9	15,1	18,2	20,7	21,7	20,1	16	13,1	10,2
	ORAN	7,8	8,1	9,7	11,9	14,6	17,7	10,4	21,1	19,2	15,3	11,4	7,9
	TUNIS	6,4	7,5	8,5	10,3	13,9	17,5	19,9	20,8	18,6	15,6	10,9	7,7
Max.	ALGER	14,8	15,8	17,3	18,8	22,6	25,1	28,4	29,4	27,3	22,2	18,9	15,9
	ORAN	15,1	16,2	18	20,4	22,8	25,8	28,7	28,7	26,4	22,8	19,1	15,9
	TUNIS	14,4	15,9	18,7	20,3	24,5	28,4	32,1	32,7	29,5	24,7	19,7	16,2

de maximas et de minimas d'hiver, de printemps, d'été et d'automne le montre avec évidence¹.

Alger a donc un climat plus littoral, si l'on peut s'exprimer ainsi, que Tunis où pénètrent plus facilement, par suite de la faiblesse des reliefs, les influences steppiennes et sahariennes du Sud ; Tunis est en outre exposé à un régime atmosphérique plus instable par sa position entre les deux bassins de la Méditerranée, et par suite entre deux aires possibles de dépressions, dans la région du Nord d'une part, et d'autre part dans la région Est et Sud-Est du golfe de Gabès. De là, notamment dans la saison fraîche et surtout en hiver, la prédominance des vents d'Ouest et d'O.-Nord-Ouest qui ne lui arrivent qu'après s'être déjà un peu refroidis sur le continent².

L'examen des minimas et des maximas extrêmes confirme ces conclusions et permet quelques observations nouvelles. Comme toutes les stations du littoral, Alger ne connaît que très rarement des températures de 0° et au-dessous. De 1875 à 1923, on n'en enregistre que deux fois, le 19 et le 20 janvier 1891 (— 2° et — 1°), en une année qui fut marquée en Europe

1. Moyennes saisonnales de minimas et de maximas.

		Hiver	Printemps	Été	Automne
		—	—	—	—
ALGER	{ Moy. des max.	15,5	19,6	27,6	22,8
	{ Moy. des min.	9,7	12,5	20,2	16,4
	{ Amplitude	5,8	7,1	7,4	6,4
TUNIS	{ Moy. des max.	15,5	21,1	31,0	24,6
	{ Moy. des min.	7,2	10,9	19,4	15,0
	{ Amplitude	8,3	10,2	11,6	9,6
Différence entre les { deux stations		2,5	3,1	4,2	2,2

2. Il y a en effet une différence entre les moyennes d'hiver de Bizerte et de Tunis : en moins pour Tunis, 1° en décembre, 1°,2 en janvier, 0°,7 en février.

par des froids exceptionnels. En comparant les moyennes mensuelles de minimas extrêmes avec les moyennes générales¹, on constate que les plus grands écarts sont dans la saison fraîche, de septembre à avril inclus, ce qu'il était facile de soupçonner, et que les mois de mars et d'avril sont encore sujets à des abaissements de température sensibles ; nous verrons plus loin que le début du printemps est aussi caractérisé par une recrudescence de pluie, c'est-à-dire par des vents fréquents de la partie Ouest, encore frais à cette époque de l'année. Oran se révèle, à ce point de vue aussi, légèrement plus frais qu'Alger ; pour la période de 25 années 1889-1914², il y a entre les minimas extrêmes observés dans les deux stations un écart de près de 2° (1° 7 exactement). On peut en dire autant de Tunis où le minimum absolu a été de — 1° dans la période décennale 1911-1920³, au-dessous de toutes les températures relevées à Alger pendant la même décade.

Les maximas extrêmes s'écartent plus sensiblement des moyennes générales qu'on ne l'observe pour les minimas⁴. On ne saurait guère s'en étonner pour la saison d'été, notam-

1. Moyennes mensuelles des minimas extrêmes comparées avec les moyennes générales :

	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Moy. gén. :	11,9	12,7	13,9	15,6	18,1	21,5	24,3	24,7	23,1	19,3	16,5	12,6
Min. ext. :	4,6	5,7	5,2	7,7	11,5	14,6	17,8	18,9	15,9	11	8	3,8
Écart : —	7,3	7	8,7	7,9	6,6	6,9	6,5	5,8	7,2	8,3	8,5	8,8

2. C'est la seule pour lesquelles nous ayons pu faire des comparaisons, d'après les résultats publiés par le Bureau Central Météorologique.

3. Même observation.

4. Moyennes mensuelles des maximas extrêmes comparées avec les moyennes générales :

ment pour le mois d'août où la moyenne des extrêmes dépasse 37°. Le mois de mars présente ici encore, comme pour les minimas, l'indice d'une variabilité thermique particulière. Alger connaît des extrêmes absolus qui peuvent atteindre 45°. Il est vrai que ce chiffre n'a été enregistré qu'une fois en 48 ans ; mais, de 1888 ¹ à 1923, on a relevé vingt-trois fois des températures supérieures à 40°, dont dix-sept en juillet et en août. Dans presque tous les cas, la montée du thermomètre a coïncidé avec la présence des vents du Sud, du sirocco brûlant bien connu des Algériens ; quelques cas ont été observés par temps parfaitement calme, et même par léger vent du N.-N.-Est, mais sous un ciel particulièrement clair ². Oran présente, au point de vue qui nous occupe, une certaine différence avec Alger. Si les moyennes de maximas y sont en général un peu supérieures à celles de la capitale, les maximas absolus s'écartent sensiblement moins de la moyenne générale. En 1896, Thévenet donnait comme moyenne des maximas extrêmes et comme maximum absolu à Oran les chiffres de 34° 1 et de

	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
Moy. gén :	11,9	12,7	13,9	15,6	18,1	21,5	24,3	24,7	23,1	19,3	16,5	12,6
Max. ext :	20	21,3	25,2	25,7	31,3	33,3	36,4	37,2	34,2	28,1	26,1	20,5
Écart : +	8,1	8,6	11,3	10,1	13,2	11,8	12,1	12,5	11,1	8,8	9,6	7,9

1. Nous avons choisi la date de 1888 comme étant celle où le service météorologique d'Alger a été installé à l'Hôtel de Ville (Voir le recueil du Bur. Cent. Mét.). L'altitude (38^m5) ne diffère pas ainsi sensiblement de celle de la station de l'Université (59^m).

2. Par exemple le 6 août 1907. (*Bur. cent. Mét. Obs. du rés. afric. 1907*, p. 10). Le thermomètre est monté à 40°4. Humidité relative : 24, chiffre extrêmement faible, la moyenne mensuelle ayant été de 69,7. Vent N. et -E. faible. Nébulosité nulle.

40°, tandis qu'Alger figurait sur son tableau ¹ avec 38° 7 et 45° ; depuis cette date, si le thermomètre est monté à Oran, en 1906, à 44° 6, cependant, entre 1896 et 1914, on n'y a noté que deux fois une température supérieure à 40°, contre quatorze observations de ce genre à Alger ². On s'en étonne au premier abord, en songeant à la latitude, et surtout au paysage oranais plus brûlé et certainement d'aspect plus africain que celui d'Alger ³ aux brises rafraîchissantes du large par son développement sur un plateau et par ailleurs plus aéré dans la partie basse par le courant d'air du ravin qui est le site de la vieille ville. Quant à Tunis, l'amplitude annuelle, plus élevée que celle des deux autres stations, s'explique avant tout par les maxima élevés de la saison chaude. La moyenne des maxima d'été y est de 31° contre 27° 6 à Alger et les extrêmes absolus y ont atteint 48°. Par là s'affirment les influences steppiennes et sahariennes qui pénètrent ici plus avant vers le Nord que partout ailleurs dans l'Afrique du Nord.

Les observations sur la température à Alger que nous avons utilisées jusqu'ici ont été faites soit à l'Hôtel-de-Ville, c'est-à-dire au pied de l'ancienne ville exposée au Sud-Est, soit à l'Université, c'est-à-dire dans la partie de Mustapha qui regarde l'Est. Elles ne sauraient donc donner une idée suffisamment précise

1. A. Thévenet, o. c., p. 18.

2. Elles se répartissent de la manière suivante : 2 en juin, 8 en juillet, 9 en août, 4 en septembre. Le thermomètre est monté le 18 août 1890 à 43°4, le 2 septembre 1894 à 43°3, le 23 juillet 1899 à 44°2, le 8 août 1902 à 44°2, le 22 juillet 1910 à 43°5. Le sirocco a soufflé dans toutes ces circonstances.

3. Il faut entendre par là l'ancien Alger et Mustapha où se trouve notamment la station de l'Université.

des conditions thermiques pour les autres régions d'un site aussi accidenté d'abord, et de plus aussi diversement orienté. Ainsi, la partie Nord de la ville, au-delà de l'ancien mur turc est exposée différemment, au Nord-Ouest, au Nord et au Nord-Est ; il en est de même de tout le littoral où se sont installées les agglomérations de St-Eugène et de Pointe-Pescade. Par ailleurs, la partie Sud et Sud-Est du site, adossée aux coteaux de Mustapha et de Kouba, depuis le Champ de manœuvre jusqu'à Maison-Carrée, regarde le Nord. En outre, il est certain *a priori* que l'altitude doit avoir sur la température une influence plus ou moins sensible qui variera avec l'exposition. Or Kouba est à 115 mètres, et si nous faisons le tour des coteaux qui forment l'amphithéâtre d'Alger, nous rencontrerons La Redoute à 160 mètres, la Colonne Voirol à 170 mètres, la falaise de St-Raphaël à 220 mètres, un peu plus à l'Ouest, le plateau d'El Biar à 240 mètres, Fort l'Empereur et Casablanca à plus de 200 mètres¹ ; les premières pentes de la Bouzaréa sont déjà garnies de maisons jusqu'à près de 100 mètres. Sur tout le pourtour du site, cette dernière courbe de niveau est franchie par la ville qui pousse en hauteur ; les faits d'ordre climatique ne sont pas à négliger parmi les causes de cette ascension.

Il faudrait pouvoir disposer d'observations échelonnées sur quelques années et offrant des garanties d'exactitude, non certes pour tous ces points, mais au moins pour quelques-uns, par exemple pour la plaine du Hamma, Bab-el-Oued, St-Eugène, Pointe Pescade dans la région basse, Kouba, El Biar, Notre-Dame d'Afrique, Bouzaréa dans la région haute.

1. Voir le Plan-directeur au 1 : 10.000.

Or sur ce dernier point seul, grâce à la présence de l'Observatoire, les documents météorologiques ne manquent pas, et cela depuis de nombreuses années ; mais pour les autres, on en est réduit à s'accommoder de quelques résultats plus ou moins fragmentaires ¹, ou à recourir à la méthode d'analogie qui est loin d'être sûre. Essayons néanmoins d'extraire de ces observations, sinon quelques affirmations, du moins quelques suggestions vraisemblables.

A défaut d'observations pour Bab-el-Oued et St-Eugène, on peut se référer à celles qui ont été faites au cap Caxine. Dans cette station située sur un promontoire, les résultats transcrits par Thévenet accusent des minimas moyens d'hiver dépassant de 1° ceux d'Alger et des maximas moyens d'été inférieurs de 3°. Les observations des dernières années témoignent d'écarts un peu moindres pour l'été ; mais il est permis de croire qu'il y a une différence d'au moins 1° 5 entre les températures minimas moyennes des stations du littoral Ouest, et celles d'Alger-Mustapha ². L'impression de soulage-

1. Quelques observations médiocres ont été recueillies au Jardin d'Essai ; elles sont inutilisables. A St-Eugène, le pluviomètre seul a été consulté. A Pointe Pescade, on note quelques résultats acceptables à côté d'autres suspects. Seule la station du cap Caxine a fourni des renseignements de quelque valeur. A El Biar, les observations sont fort inégales à ce point de vue. Il n'en est plus de même de celles de Bouzaréa (Observatoire et Sémaphore).

2. Si l'on compare les minimas moyens du mois d'août de 1922 à 1926 par exemple, les résultats sont les suivants :

$$1922 \left\{ \begin{array}{l} \text{ALGER, U} \\ \text{CAXINE} \\ \text{Écart :} \end{array} \right. \begin{array}{l} 21^{\circ}3 \\ 19^{\circ}7 \\ \frac{1,6}{1,6} \end{array} 1923 \left\{ \begin{array}{l} 22^{\circ}4 \\ 20^{\circ}8 \\ \frac{1,6}{1,6} \end{array} \right. 1924 \left\{ \begin{array}{l} 21^{\circ}6 \\ 20^{\circ} \\ \frac{1,6}{1,6} \end{array} \right. 1925 \left\{ \begin{array}{l} 21^{\circ}8 \\ 19^{\circ}6 \\ \frac{2,2}{2,2} \end{array} \right. 1926 \left\{ \begin{array}{l} 20^{\circ}4 \\ 17^{\circ}9 \\ \frac{2,5}{2,5} \end{array} \right. \text{moy. } 1,9$$

Quant aux maximas, il n'y a d'écart sensible que pour les extrêmes :

ment que l'on éprouve incontestablement, dès Bab-el-Oued, quand on se dirige, en cette saison, d'Alger vers S^t-Eugène, Pointe Pescade et le cap Caxine est d'ailleurs, semble-t-il, moins explicable par un abaissement notable de la température que par l'agitation de l'air, effet des brises du Nord qui, pour tout la partie Ouest de l'amphithéâtre d'Alger, sont interceptées par le relief. C'est la raison pour laquelle S^t-Eugène, Pointe-Pescade et la côte qui leur fait suite vers l'Ouest, sont devenus le rendez-vous des estiveurs à l'époque de la canicule. Il en est de même dans la région Sud et Sud-Est de la baie d'Alger, qui peut recevoir de plein fouet les brises d'été, et à *fortiori* des hauteurs de Kouba et de la Redoute où il est notoire parmi les Algérois que les fortes chaleurs sont plus supportables que dans la partie Ouest.

Quant aux effets de l'altitude, ils apparaissent nettement dans les résultats les moins douteux de la station d'El Biar (239 mètres). Il y a une différence moyenne de 1° 7 par rapport à ceux d'Alger ; l'écart est d'ailleurs plus accentué à la saison fraîche qu'à la saison chaude, et en général pour les minimas que pour les maximas¹. Si l'on peut avoir confiance dans certaines observations, il ne serait pas rare de voir les extrêmes maximas d'été surpasser légèrement ceux d'Alger. Ces montées du thermomètre coïncidant presque

$$1922 \left\{ \begin{array}{l} \text{ALGER-U. } 40^{\circ}7 \\ \text{CAXINE } 37^{\circ} \\ \text{Ecart : } 3,7 \end{array} \right. 1923 \left\{ \begin{array}{l} 38^{\circ}2 \\ 35^{\circ} \\ 3,2 \end{array} \right. 1924 \left\{ \begin{array}{l} 34^{\circ}8 \\ 33^{\circ}5 \\ 1,3 \end{array} \right. 1925 \left\{ \begin{array}{l} 37^{\circ}5 \\ 33^{\circ}5 \\ 4,5 \end{array} \right. 1926 \left\{ \begin{array}{l} 32^{\circ}2 \\ 32^{\circ} \\ 0,2 \end{array} \right. \text{ moy. } 2,4$$

Ces observations, non publiées, nous ont été communiquées par le Service météorologique de l'Université d'Alger. Nous n'avons pu faire état de quelques observations de Pointe-Pescade.

1. Les *Annales du Bur. Central* ont publié des observations d'El Biar de

toujours avec des siroccos, il est probable que l'atmosphère est plus sèche et plus diathermane sur le plateau que dans la baie ; il manque, pour permettre une conclusion plus ferme, des observations sûres et journalières concernant l'humidité de l'air. Les résultats fournis par l'Observatoire de Bouzaréa témoignent de faits analogues, avec des différences dues à l'altitude supérieure de cette station (352 mètres). La moyenne annuelle est inférieure de $2^{\circ} 6$ à celle d'Alger ; entre les moyennes de minimas des deux stations, il y a un écart d'environ $3^{\circ} 5$ en janvier et en août. Les maximas d'été sont sensiblement les mêmes¹.

Pour avoir une idée plus précise des conditions de température auxquelles est soumis Alger, il est nécessaire de considérer la variation diurne, d'autant qu'il s'agit d'une station subtropicale et que, dans la saison chaude, les organismes humains

1897 à 1904 (sauf en 1902). Celles qui ont été faites depuis 1923 sont à peu près inutilisables ; nous nous référons donc à la première de ces sources.

Températures comparées des mois de janvier et d'août à Alger. H. V. et à El Biar (1897-1904).

Altitude : Alger : Hôtel de Ville : 38^m5 — El Biar-Mairie : 239^m2.

	Moy.	Min. moy.	Max. moy.	Min. absolu	Max. absolu
<i>Janvier :</i>					
ALGER H. V.....	13 ^o ,6	10 ^o ,6	17 ^o ,5	6 ^o ,5	23 ^o ,6
EL-BIAR	11 ^o ,2	8 ^o	15 ^o	4 ^o ,3	21 ^o ,1
Ecart	2 ^o ,4	2 ^o ,6	2 ^o ,5	2 ^o ,2	2 ^o ,5
<i>Août :</i>					
ALGER H. V.....	25 ^o ,7	22 ^o ,5	30 ^o ,1	19 ^o ,5	37 ^o
EL-BIAR	24 ^o ,3	20 ^o ,4	29 ^o ,5	17 ^o ,6	36 ^o ,7
Ecart	1 ^o ,4	2 ^o ,1	0 ^o ,6	1 ^o ,9	0 ^o ,3

Moyenne annuelle : Alger : 18^o,5 — El Biar : 16^o,8. — Écart : 1^o,7.

1. Bien que disposant de nombreuses observations, nous avons choisi

sont particulièrement affectés par la faiblesse de cette variation. Or son amplitude en été, quoique supérieure à celle des autres saisons ¹, fait normal dans les régions tempérées ², reste relativement basse, si on la compare surtout à celle des stations élevées et plus sèches de l'intérieur ³. C'est un des traits généraux bien connus du climat du littoral, où la tension absolue de la vapeur d'eau, plus forte qu'ailleurs, exerce une influence régulatrice sur la température, en modérant l'insolation du jour et le rayonnement de la nuit. Si la faiblesse de cette varia-

pour la comparaison, la même période (1897-1904), où nous a été possible celle d'Alger avec El Biar.

Altitude : Alger H. V., 38^m2. — Bouzaréa. Observ. 352^m.

Moyenne annuelle : Alger, 18°5 — Bouzaréa, 15°9. — Écart : 2°6.

	Moy.	Min. moy.	Max. moy.	Min. absolus	Max. absolus
<i>Janvier :</i>					
ALGER H. V.....	13°6	10°6	17°5	6°5	23°6
BOUZAREA	10°1	7°	14°	2°8	19°9
Ecart	3°5	3°6	3°5	3°7	3°7
<i>Août :</i>					
ALGER H. V.....	25°7	22°5	30°1	19°5	37°
BOUZAREA	23°6	19°1	30°4		
Ecart	2°1	3°4	+ 0°3		

Deux résultats notés comme douteux interdisent de comparer les extrêmes d'août. La comparaison des extrêmes de la période 1921-1928 fait ressortir de faibles différences. Les maxima absolus de Bouzaréa dépassent ceux d'Alger de 0,3.

1. Voir p. 24, note 4. L'amplitude en question est calculée par la différence des moyennes de maxima et de minima quotidiens.

2. A. Angot. *Traité de météorologie*. Paris, 1907, p. 34.

3. Si on compare aussi l'amplitude de janvier et de juillet à Alger et à Paris, le fait est non moins saillant : 5,7 et 7,7 pour Alger, 5,2 et 11,5 pour Paris (A. Angot, o. c., p. 33). Pour les stations algériennes, voir Thévenet, o. c.

tion diurne garantit en hiver une certaine clémence de la température, elle rend par ailleurs, en été, la chaleur d'Alger particulièrement pénible, d'autant qu'elle s'accompagne d'une tension élevée de la vapeur d'eau de l'air.

Si au lieu de considérer simplement les écarts des maxima et des minima, on étudie la variation horaire qui seule donne une idée de la marche de la température dans les vingt-quatre heures, on peut noter quelques faits intéressants¹. Tout d'abord, en toute saison, le minimum se produit aux environs du lever du soleil². Le maximum tombe entre la douzième et la quatorzième heure ; mais à cet égard, il faut distinguer entre les saisons. En hiver, on le note vers treize heures, en juillet-août, vers quatorze. Il y a en outre, à cette dernière époque de l'année, un ensellement très net dessiné par la courbe entre dix et quatorze heures. Assez souvent même, le maximum absolu se produit vers dix heures, avant l'arrivée de la brise de mer qui détermine un léger abaissement de la température aux environs de midi, suivi d'une nouvelle ascension jusqu'à quatorze heures ; après quoi la courbe descend plus lentement qu'elle n'est montée, revenant en quinze heures au niveau du minimum d'où elle avait atteint le maximum en neuf³. Malgré

1. C. Sambuc, o. c., p. 26 a donné des courbes (voir les numéros 1 et 2).

2. Un peu après le lever du soleil, suivant la remarque faite pour d'autres climats d'ailleurs, par Angot (o. c., p. 30) ; mais en Algérie, ce ne peut être que quelques minutes après. Le moment précis est d'ailleurs particulièrement difficile à établir d'après les graphiques enregistreurs. Thévenet le place avant le lever.

3. Il va sans dire que la courbe dont nous parlons est une courbe moyenne dont les graphiques journaliers s'écartent souvent dans la réalité, les sautes de vents déterminant des perturbations qui leur donnent une allure parfois beaucoup plus tourmentée.

une opinion courante, le coucher du soleil, ni en hiver, ni en été, n'est accompagné d'aucun abaissement brusque de la température de l'air : le thermomètre, abrité des rayons solaires, n'en enregistre aucune trace. Il s'agit en l'espèce d'un fait d'ordre purement physiologique, d'une sensation de refroidissement incontestable, mais explicable simplement par l'absence brusque de l'insolation ¹.

Les observations dont nous disposons ne permettent aucune conclusion nette sur les différences qui peuvent exister entre la variation diurne d'Alger et celle d'une station du littoral Ouest, telle que le cap Caxine ². En revanche, il apparaît bien qu'elle est supérieure à El Biar et surtout à Bouzaréa ³.

Bien que le phénomène de l'insolation ⁴ soit lié à des éléments dont nous parlerons plus loin, à savoir au degré hygrométrique de l'air et à la nébulosité, comme il influe grandement sur la température dans une station climatique, on peut en parler dès maintenant. C'est pour la saison fraîche, de septembre à mai, époque de l'hivernage et du tourisme, qu'il importe le plus d'avoir quelques mesures. Les observations faites à l'hélio-

1. Ce fait n'est d'ailleurs pas particulier à Alger ; on l'observe dans toutes les stations d'hivernage méditerranéennes.

2. Selon Thévenet, il y aurait, au mois d'août, une différence de 2°,1 (Alger : 8°,6 ; Caxine : 6°,5. Mais les observations transmises au Serv. mét. de l'Université, de 1921 à 1926, pour ne prendre que cette période, bien courte assurément, contredisent cette conclusion et renversent les rapports (Alger : 7°,6 ; Caxine : 10°,1). En l'absence d'autres renseignements, et malgré la vraisemblance des conclusions de Thévenet, on renonce à toute comparaison.

3. Pour la période 1897-1904, l'amplitude du mois d'août a été à Alger de 7°,6, à El Biar de 9°,1, à Bouzaréa de 11°,3.

4. Elle est définie par le nombre d'heures pendant lesquelles a brillé le soleil, (Voir Angot, *o. c.* p. 211) et mesurée à l'héliographe (Angot, *Instructions météorologiques*. Paris, 1903, p. 88).

graphe de l'Université de 1921 à 1928 inclus donnent les résultats suivants :

	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars	Avr.	Mai
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Moyennes mensuelles des heures d'insolation :	238	228	168	152	173	178	210	260	286
Durée d'insolation possible :	371	347	304	298	306	302	370	392	437
Proportion %	64,1	65,4	55,2	51	56,5	58,9	56,7	66,3	64,1

Ces données, si réduites soient-elles, sont néanmoins suffisantes pour permettre de conclure que les touristes et les hiverneurs sont assurés de trouver, de septembre à mai, le soleil bienfaisant qu'ils viennent chercher à Alger, loin des brumes et des ciels bas des pays septentrionaux.

La variation annuelle et diurne de la pression barométrique à Alger ne présente dans ses traits généraux aucune anomalie digne d'être mentionnée. Comme dans tout le réseau algérien, comme en France ¹, la pression atteint son minimum en avril et son maximum en janvier. La variation diurne comporte une double oscillation, avec deux maximas, vers dix heures du matin et vers dix heures du soir, et deux minimas intermédiaires. L'examen des graphiques mensuels ² montre que la période de la plus grande stabilité correspond aux mois de l'été, août surtout, tandis que les oscillations les plus capricieuses s'observent en novembre et dans les mois d'hiver ; le mois d'avril est, à cet égard aussi, nettement caractéristique.

1. Angot, o. c., p. 101-103 et G. Bigourdan. *La pression barométrique moyenne et le régime des vents en France*. (Annuaire du Bur. des Longitudes. 1916. Tableau II).

2. Voir les Bull. mensuels du S. M. A. de l'Université.

Au demeurant, ces considérations sont ici secondaires, bien que ces variations puissent avoir une influence sur les organismes humains.

Le régime des vents, qui en découle, mérite qu'on s'y arrête, ne fût-ce que pour comprendre celui des pluies. Alger est soumis au régime général des régions algériennes situées au Nord des steppes et du Sahara, c'est-à-dire à l'action et à la réaction de l'atmosphère méditerranéenne et de celle des hautes terres du continent. En hiver, et même depuis octobre jusqu'à mai, les vents prédominants sont ceux de la partie Ouest, (Ouest, Nord-Ouest et Sud-Ouest). La Méditerranée, mer chaude, attire les dépressions de l'Atlantique qui l'abordent plus ou moins près du littoral algérien, tandis que les hautes terres du Maghreb forment une dorsale de plus hautes pressions. Ces dépressions sont souvent symétriques de celles de l'Europe septentrionale. Le mécanisme de la giration des vents a été trop bien décrit et expliqué pour qu'on s'y attarde ici¹. Le vent du Sud, le sirocco, plus ou moins fort, annonce l'approche de la dépression, le vent du Nord en signale l'éloignement vers l'Est ; dans l'intervalle soufflent les vents de la partie Ouest. Inversement, dans la saison chaude, les dépressions tendent à s'établir sur les hautes terres surchauffées des steppes et du Sahara, attirant par suite des vents qui soufflent surtout du Nord et du Nord-Est. Il peut se former aussi dans cette saison des dépressions dans les régions européennes situées en bordure de l'Atlantique ; elles déterminent alors un appel des vents du Sud, du sirocco, qui amène des

1. Voir Thévenet (o. c.) et, du même auteur, *Recherches sur la prévision du temps en Algérie*. Alger, 1905.

montées de thermomètre et des maxima exceptionnels. On s'explique ainsi l'influence des courants atmosphériques sur le régime thermique des stations du littoral, telles qu'Alger. La persistance des vents du Nord-Ouest et du Nord, dans la saison fraîche, est la cause des minimas extrêmes, tout comme ceux du Sud provoquent l'ascension de la température. Il est heureux d'ailleurs pour Alger que la fréquence des vents du Nord et du Nord-Est soit un des traits du régime de l'été dont ils atténuent malgré tout les ardeurs. Notons que toute une partie de la ville d'Alger, l'ancien Alger et la partie Ouest de Mustapha se trouvent, par leur exposition et par le relief, abritées dans une large mesure des vents violents du Nord-Ouest et même du Nord, qui frappent tout au contraire de plein fouet les quartiers et les stations situées au Nord du promontoire de Sidi-el-Kettani. Ce fait a déterminé l'établissement de la « ville d'hiver » à Mustapha. Par contre la région Nord est mieux exposée pour ressentir l'influence des brises d'été : St-Eugène est, pour cette raison, devenu une station d'estivage.

La tension absolue de la vapeur d'eau à Alger ne diffère pas notablement de celle des autres stations du littoral algérien ¹. Elle présente, très normalement d'ailleurs, son minimum en hiver (7^{mm} 6) et son maximum en été (17^{mm} 5). Comparée à celle d'une station continentale comme Paris, elle lui est sensiblement supérieure, de 4^{mm} en moyenne pour l'année, de 2^{mm} 3 en hiver et de 5^{mm} 8 en été ². L'influence de la mer

1. A Tunis, l'humidité atmosphérique est nettement inférieure. L'humidité relative est de 73 pour l'hiver, 69,6 pour le printemps, 69,6 pour l'automne et seulement de 55,6 pour l'été.

2. Pour l'évaluation, voir Angot, o. c. p. 175. Pour les valeurs comparées, voir C. Sambuc, o. c., p. 72-74.

entretient un état généralement voisin de la saturation que signalent bien les valeurs de l'humidité relative, dont la variation annuelle est faible ¹. Mais si l'on tient compte des écarts entre les températures moyennes de janvier et d'août (11° 9 et 24° 7), de l'hiver et de l'été en général (12°), on se représente mieux ce que peut être pour l'organisme humain l'état hygrométrique d'Alger, à la saison chaude. Car ce ne sont là que des moyennes ; mais les maximas moyens de l'humidité relative oscillent entre 88 et 90 ². Cette humidité, combinée avec la haute température de l'air, exerce une action particulièrement déprimante que connaissent bien les habitants d'Alger. Ils ont qualifié par l'expression de « bain maure », la sensation de vapeur chaude enveloppante qui répond à l'état hygrométrique et thermique de leur ville, de juin à septembre. Cette circonstance contribue grandement à déterminer et parfois à précipiter l'exode annuel des Algérois vers les stations sinon toujours plus fraîches, du moins plus sèches de la Métropole. L'humidité atmosphérique a aussi certainement pour effet d'exacerber les sensations de refroidissement plus ou moins subit que l'on éprouve parfois à Alger en automne et en hiver ³.

1. Le Bull. du S. M. A. donne comme normales les évaluations suivantes :

Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
73	71	70	70	73	73	72	72	71	70	73	72

2. En 1925, les chiffres ont été les suivants, pour les trois mois de l'été :

Juin.....	90	Les écarts de la moy. de température sur la normale étaient de	$\left\{ \begin{array}{l} + 0,2 \\ - 1,4 \\ + 0,4 \end{array} \right.$
Juillet.....	95		
Août.....	95		

3. Il n'est pas rare de voir, l'humidité s'étant déposée sur le sol, les trottoirs et les chaussées mouillés comme après une pluie légère. Notons à ce

Nous avons vu précédemment que l'insolation présente à Alger une durée particulièrement longue. La nébulosité dont elle est fonction, est en effet faible, comparativement à celle de Paris ¹. Elle lui est inférieure de deux points en hiver et de 3 en été. Ce sont à peu près les conditions que l'on trouve à Nice ². Elles sont, comme on l'a remarqué, particulièrement heureuses pour rendre « énergique et efficace l'action des rayons bactéricides du spectre solaire » ³ ; elles font que, malgré la hauteur de la température et du degré hygrométrique, l'été d'Alger n'est pas dangereux pour les races acclimatées ; c'est notamment l'époque de la moindre mortalité dans la population indigène ⁴.

Si la nébulosité est réduite à son minimum en été, cette saison est cependant celle où l'on observe le plus souvent des brouillards ; ce phénomène est beaucoup plus rare en hiver ⁵. Les instructions nautiques, qui doivent en tenir compte pour la navigation, le signalent comme étant carac-

propos qu'il y a une différence de 2 à 3° entre la température prise à 10 centimètres du sol et celle prise à hauteur d'homme.

1. C. Sambuc, o. c. p. 72-74. La nébulosité est mesurée de 0 à 10 (Angot, o. c. p. 211).

2. G. Bigourdan, o. c. Voir les cartes d'isonèphes.

3. C. Sambuc, o. c. p. 74.

4. Cette affirmation du Dr Sambuc est confirmée par les tableaux de mortalité publiés par le Dr Lemaire, directeur du Bureau Mun. d'hygiène. Il y a cependant une hausse légère en juillet ; mais elle est due à la mortalité infantile dont le maximum est d'ailleurs en janvier. Juin à ce point de vue est l'époque du minimum. (Voir le *Compte-Rendu des travaux* de 1922-23, p. 119 et 126).

5. Nous avons calculé que, de 1916 à 1921 inclus, pour 235 observations de brouillards, 186 se rapportaient à la période mai-août inclus et 6 seulement aux mois de l'hiver

téristique du mois d'août sur la côte d'Algérie ; il coïncide généralement avec des vents d'Est¹. Ces brouillards d'été peuvent être assez opaques pour réduire la visibilité à cinquante mètres au Cap Caxine² ; le fait est plus rare à Alger, bien que l'on puisse constater parfois vers dix heures du matin que l'Amirauté est à peine visible de la Place du Gouvernement. Beaucoup plus fréquemment, le matin, au lever du soleil, l'horizon du côté de la mer est complètement embrumé, au point de gêner la navigation et de retarder l'entrée des navires. Le voile se déchire avec la montée du soleil, puis la brise de mer chasse les vapeurs, qui s'accumulent dans la cuvette de la baie, en estompent les horizons les plus proches, encapuchonnent la cime des coteaux et ne se dissipent qu'à la nuit tombée. Par ailleurs, en été, une buée plus forte que celle qui voile ordinairement en cette saison les horizons de la baie d'Alger est le signe avant-coureur du sirocco ; la sécheresse des couches supérieures de l'atmosphère, déterminée par l'arrivée des vents chauds, favorise alors une évaporation plus intense.

Les précipitations de pluie, à Alger³ comme dans toute la zone du littoral, sont en relation étroite avec les vents de la

1. *Instructions nautiques*, o. c. p. 13. Le tableau adjoint au texte indique pour les mois de juillet (observations du sémaphore de Bouzaréa) 14 jours de brume contre 6 en janvier. Le terme de brume que les météorologistes réservent pour désigner le phénomène du « brouillard sec » désigne ici le brouillard humide. (Voir Angot, o. c. p. 217).

2. Les observations faites au phare du cap Caxine en témoignent : du 26 au 30 juin 1921, brouillard « intense et continu » ; le 8 juillet, aucune visibilité au-delà de 50 m. ; de même le 23 juillet 1922, le 8 août, le 17 juillet 1923, le 25 juillet 1926.

3. Angot. *Etude sur le climat de l'Algérie*. (*Ann. du Bur. cent. Mét.* 1884,

partie Ouest, plus ou moins chargés d'humidité lorsqu'ils abordent une région côtière où la tension de la vapeur d'eau de l'air est toujours élevée : la saison fraîche, automne, hiver et printemps, est par suite la plus arrosée, et si l'on ne tenait pas compte du mois de juin, on pourrait dire qu'elle l'est exclusivement. Les moyennes mensuelles considérées par le Service Météorologique Algérien comme représentant la normale font parfaitement ressortir cette distribution générale :¹

Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	Total
30	81	101	120	107	77	89	57	38	12	4	3	719
111mm		328mm			166mm		95mm		19mm			

On voit d'après ce tableau que la période des pluies est essentiellement celle des trois mois de novembre, décembre et janvier, avec un maximum en décembre ; que, par contraste avec celle-ci, les trois mois de l'été sont les plus secs, avec un minimum que l'insignifiante différence enregistrée ici permet d'attribuer aussi bien à juillet qu'à août ; enfin que la progression depuis cette époque de l'année jusqu'en décembre est beaucoup plus rapide que la descente de la courbe sur le versant opposé. Celle-ci n'est d'ailleurs pas régulière ; car elle accuse une recrudescence de pluie sensible en mars.

t. I, p. B, 7-36. Paris, 1883) n'a établi ses conclusions que sur la période 1860-1879. Thévenet (o. c.) résume celles de 1838 à 1894. Les *Ann. du Bur. central* (observ. du réseau africain) permettent de les compléter jusqu'à 1914. A partir de cette date, on dispose des *Bull. du S. M. A. (Université d'Alger)*.

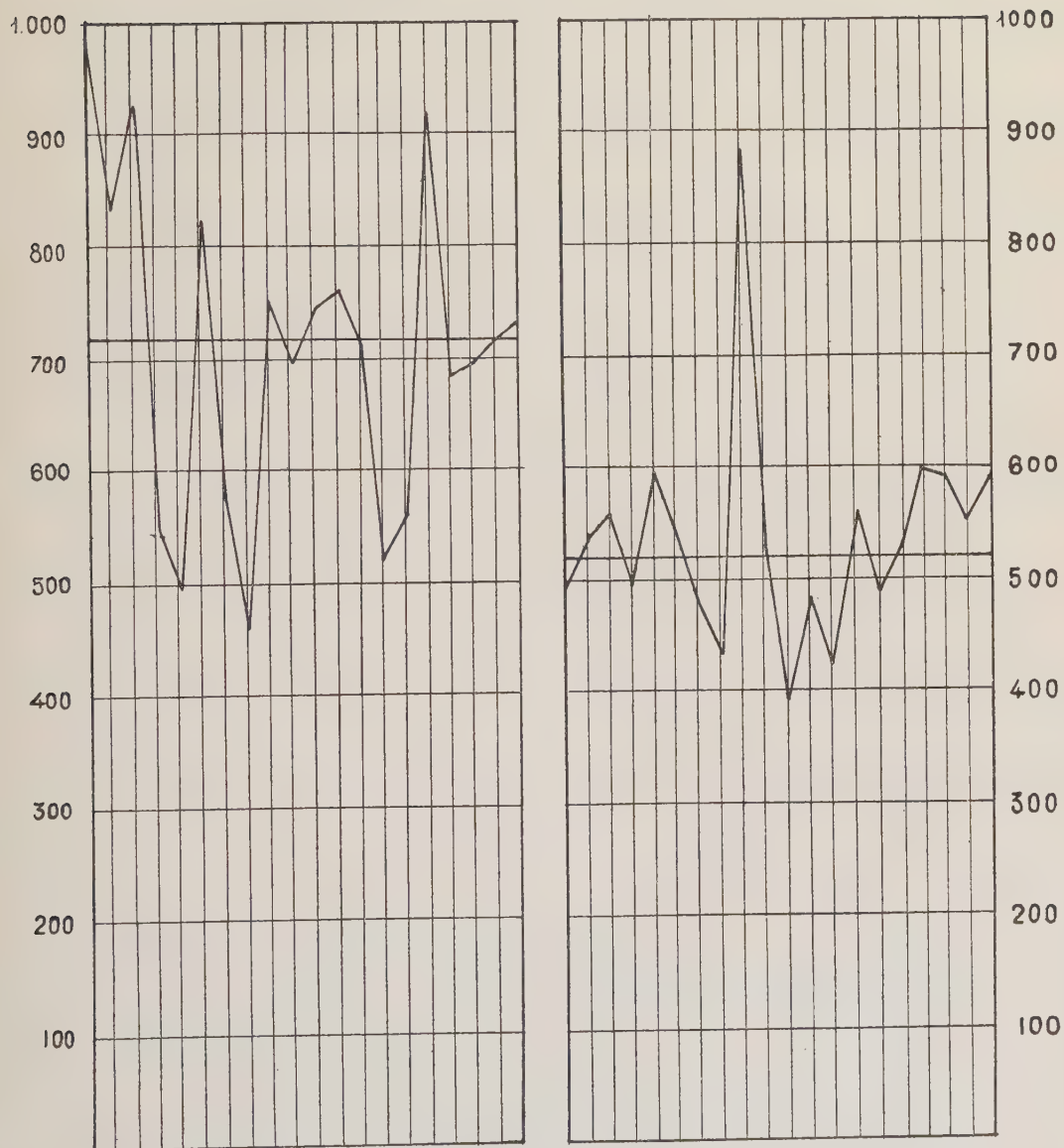
1. Ces moyennes ont été établies d'après les observations d'une longue période (1848 à 1922).

Le groupement que nous avons fait des divers mois de l'année nous paraît donner une physionomie plus exacte de la répartition des pluies que la division classique en saisons. Avril et mai sont sensiblement moins humides que février et mars et se rapprochent davantage de septembre-octobre.

Mais de pareilles données, portant sur un grand nombre d'années, sont, de ce fait même, une image infidèle de la réalité : car elles dissimulent trop évidemment les caprices du climat d'un pays où l'on s'est toujours plaint de l'instabilité du régime des pluies. Les habitants, ceux du moins qui comptent de longues années de séjour, traduisent leur sens plus ou moins vague de ces variations en parlant de changements de climat ; des observateurs plus avertis ont patiemment déduit d'un examen consciencieux des résultats enregistrés par le pluviomètre des conclusions mieux fondées, qui permettraient de croire à un rythme assez régulier des périodes sèches et des périodes humides¹. Nous nous contenterons ici de donner une idée des écarts les plus fréquents et de quelques extrêmes qui restent, en tout état de cause, des possibilités intéressantes à connaître. Aussi bien, si un citadin d'Alger n'a pas le droit de rester indifférent aux rapports de la pluviosité avec la prospérité agricole du pays dont la prospérité de sa ville même est fonction directe, du moins

1. Ph. Gauckler. *La pluie à Alger*. (*Ann. de géographie*, 1903, p. 324-332), avec un graphique intéressant p. 327) et plus récemment L. Petitjean. *La prévision des précipitations atmosphériques en Algérie*. (Congrès de l'eau. Alger. janv. 1928). L'auteur a établi la courbe des pluies à Alger de 1857 à 1927 ; elle témoigne d'une périodicité et d'une symétrie curieuses qui viennent à l'appui des observations et des conclusions de Brückner et de Wagner sur les variations périodiques de 35 et de 15 années.

I - Comparaison des Pluies à Alger et à Paris de 1888-89 à 1907-08. (en millimètres)



Les deux traits horizontaux indiquent la moyenne des pluies considérée comme la normale

est-il plus particulièrement sensible aux désagréments qu'elle peut lui causer par son abondance ou sa continuité, par les abaissements de température consécutifs à des précipitations prolongées, par le ruissellement torrentiel et les dégâts occasionnels ; à fortiori s'il est un touriste ou un hiverneur désempoigné, faute d'avoir été suffisamment renseigné.

Quelques rapprochements témoignent tout d'abord des variations auxquelles on peut s'attendre d'une année à l'autre ou dans une courte période¹. Le minimum observé depuis 1843² est de 306^{mm} en 1845-46 ; le maximum est de 1065, en 1847-48. Le coefficient de variabilité, exprimé par le rapport de la tranche maxima à la tranche minima a donc été en trois ans de 3,5 environ ; sans doute est-ce une exception, mais de 1914 à 1924, il a été de 1,8³. L'année 1919 a été une des plus humides avec 985^{mm} et l'année suivante une des années relativement sèches avec 510. Les contrastes de ce genre ne sont pas rares, en dépit du rythme général que l'on pourrait observer. Il suffit de comparer, comme nous l'avons fait dans les graphiques dessinés ci-contre, pour une même période de vingt années par exemple, l'allure des variations à Alger et à Paris⁴. On voit que, sauf une anomalie qui oppose pour Paris l'année 1896-97 (882^{mm}) et l'année 1898-99 (392),

1. A. Lasserre. *Aperçu de la pluviométrie en Algérie*. Congrès de l'eau. Alger, janv. 1928. Voir aussi Ph. Gauckler, o. c. p. 327.

2. *Idem*, p. 23. L'auteur a utilisé les observations du Service des Ponts-et-Chaussées (Môle du port d'Alger). Les chiffres diffèrent légèrement de ceux de Gauckler qui prend comme point de départ de l'année pluviale le 1^{er} juillet au lieu du 1^{er} septembre.

3. Voir le graphique établi par M. Petitjean (o. c.). Les calculs de Angot (o. c.) pour la période 1860-79 donnent le même résultat.

4. Le diagramme a été construit d'après les résultats publiés par le Bur.

les écarts par rapport à la moyenne considérée comme normale sont beaucoup plus accentués à Alger¹.

Si, au lieu d'examiner les variations annuelles, on examine la répartition des pluies entre les divers mois de l'année², on est amené aux conclusions suivantes : 1^o Le maximum est loin de tomber régulièrement en décembre. On calcule que de 1838 à 1928, soit quatre-vingt-dix années, il est tombé vingt-neuf fois en décembre, vingt en novembre, dix-huit en janvier, huit en octobre, huit en mars et six en février. Exceptionnellement on note le maximum en mai 1910 et en septembre 1867. D'une manière incontestable, les trois mois de novembre, décembre et janvier sont les plus arrosés. 2^o Le minimum est, non moins évidemment en juillet et août, plus souvent d'ailleurs en juillet³ qu'en août ; au demeurant la différence des précipitations est insignifiante. Une seule anomalie vraiment notable s'est produite en août 1874, où il est tombé 102^{mm} ; on n'en trouve pour juillet aucune qui lui soit comparable. Le mois de juin est également très peu arrosé ; le chiffre le plus élevé est 72^{mm} en 1875. 3^o La recrudescence des pluies au printemps est nettement accentuée ; mais le maximum de cette saison ne tombe pas toujours en mars. On le rencontre, pour quatre-vingt-dix années, cin-

Cent. météor. pour des années auxquelles nous avons donné comme limites le 1^{er} septembre et le 31 août de l'année civile suivante.

1. Le tableau dressé par M. Lasserre (o. c.) montre d'ailleurs qu'Alger est une des stations de l'Algérie où le coefficient de variabilité est le moins élevé.

2. Les tableaux consultés sont ceux de Thévenet, du Bur. Cent. mét. et du S. M. A. Il importe peu ici de reconstituer les années « agricoles » de septembre à fin août. Les observations même anciennes sont suffisantes pour les conclusions que l'on veut en tirer.

3. Nous avons compté qu'il était tombé 61 fois sur 90 en juillet.

quante-huit fois en mars, vingt-trois en avril et neuf en mai.

L'allure de la courbe des précipitations est donc, dans le détail des années, beaucoup moins simple que ne le ferait supposer le seul examen des moyennes mensuelles indiquées précédemment. Elle présente souvent, entre septembre et juin, trois ondulations correspondant à deux mois d'automne-hiver et à un mois du printemps. Le maximum secondaire de printemps s'accompagne quelquefois, mais rarement, d'une autre ondulation légère de la courbe en mai ou juin¹. D'une manière générale on constate — et la remarque n'est pas sans intérêt pour le tourisme — que le mois de mai est celui que présente le moins d'anomalies dans le sens positif. Le chiffre le plus élevé de précipitations mensuelles a été atteint par le mois de novembre 1916 : 298 mm.

Les pluies d'une année, à Alger, sont distribuées sur une moyenne de cent dix-neuf jours². Le calcul du pourcentage du nombre de jours de pluie par saisons montre que les précipitations sont réparties en automne et en hiver sur un nombre de jours relativement moindre que pendant le printemps

1. Nous donnons ici quelques exemples ; les mois de juillet et d'août peuvent être négligés.

	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	
1890-91 :	24	79	131	233	142	88	63	92	21	1	Type normal.
1875-76 :	4	74	113	99	170	59	49	105	39	18	Deux max. second.
1888-89 :	32	131	125	78	207	81	145	85	92	21	Pluies précoces d'oct. et tardives de mai.
1923-24 :	39	70	79	202	125	79	52	25	5	6	Pas de max. second.
1924-25 :	33	39	154	67	6	79	167	40	74	3	Année d'hivern. type.

2. Calcul fait sur la période de 40 ans 1888-1928.

et surtout pendant l'été¹. On doit donc s'attendre à rencontrer les grandes averses dans la saison la plus froide, d'octobre à février. D'autre part, mars, avec une quantité de pluie sensiblement supérieure à celle de février, a un nombre de jours de pluie légèrement inférieur² ; à ce maximum secondaire du printemps correspond par conséquent une densité des pluies quotidiennes plus grande. Tout cela est parfaitement conforme aux observations personnelles qu'un séjour de nombreuses années permet de faire à Alger. Le début du printemps est marqué par une baisse barométrique sensible ; cet ensemble de faits, diminution de la pression, augmentation des précipitations et de leur densité, caractérise bien l'époque de l'équinoxe ; on ferait une constatation du même genre pour le début de l'automne.

Il est un fait, corrélatif à ceux que nous venons d'étudier, dont la considération n'est pas négligeable, quand il s'agit d'une station d'hivernage et de plaisance comme Alger. Ceux qui recherchent cette résidence réclament des intervalles entre les chutes de pluie suffisants pour leur permettre de vivre au dehors, de profiter de la chaleur du soleil et de la tiédeur de la température. Rien n'est plus propre à les décourager que les longues périodes de pluie, les successions

1. Voici les chiffres :

Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars	Avril	Mai	Juin	Juil.	Août	
7,5	11	13,6	14,7	14,5	13,6	13,2	11,9	9,2	5,6	2,4	2,8	Total : 119,1
32,1			42,8			33,4			10,8			
P. % 26			33,7			27,1			13,2			

2. On observerait le même fait pour avril, dans les années où le maximum de printemps tombe dans ce mois.

de plusieurs jours pluvieux, même entrecoupés d'éclaircies ; ce sont là des conditions climatiques trop analogues à celles qu'ils fuient en venant à Alger. Il est difficile de mesurer exactement ce genre de fréquence ; on peut cependant s'en faire une idée en choisissant quelques années d'observation parmi les plus riches en pluie et en recherchant le nombre de périodes de pluies appréciables ¹ égales ou supérieures à trois jours consécutifs. Ce calcul, pour douze années de la période 1888-1923 donne les résultats suivants. Dans un total de 1279 jours de pluie, on compte 150 séries de ce genre réparties de la manière suivante :

14 jours	10 j.	9 j.	8 j.	7 j.	6 j.	5 j.	4 j.	3 j.
1	1	7	6	7	22	18	35	53

En somme, il semble bien, étant donné que le calcul porte sur des années presque exceptionnelles, et que des journées comptées comme pluvieuses ont pu être néanmoins en partie ensoleillées, que les longues séries de jours pluvieux soient rares à Alger ; ce que racontent les chiffres est confirmé par les expériences personnelles.

En revanche on se tromperait en exagérant dans le sens inverse et en imaginant que le régime des averses violentes et courtes est le régime normal. Ce type de précipitations que l'on considère, par opposition avec le type breton océanique, comme une des caractéristiques du climat méditerranéen est plutôt ici l'exception que la règle. On cite assurément des chiffres qui rappellent les pluies torrentielles de la zone tro-

1. En excluant notamment les jours où il n'y a eu que des gouttes.

pical¹. Le 17 mai 1854, il est tombé, entre 7 heures et 8 heures du matin, en trois quarts d'heure, 30^{mm}. Du 16 au 17 décembre, en vingt-quatre heures on a recueilli 106^{mm}. Du 29 au 31 mars 1916, on note 155^{mm}, le 30 mars, 59, le 31, 94. Il faut compter évidemment avec ces maximas qui ont des effets fâcheux sur la voirie d'une ville étagée le long de pentes rapides². Mais le fait que les accidents sont plutôt rares, malgré la défectuosité d'une partie de cette voirie, prouve à lui seul que les grandes averses torrentielles ne sont pas la règle.

Quant à la variation du régime pluviométrique dans les vingt-quatre heures, on peut signaler que le rapport de la pluie nocturne et de la pluie diurne est en général supérieur à l'unité; le fait est certainement en relation avec les variations de la température. Il est particulièrement rassurant pour les hiverneurs.

Les chutes de neige sont extrêmement rares à Alger, et si de 1888 à 1923, on en enregistre 28, il ne s'agit en la circonstance que de neige fondante ou fondue, sauf en 1891. La grêle est beaucoup plus fréquente. Dans la même période on note 393 cas, soit une moyenne annuelle de onze; 166 chutes ont accompagné des orages. Ceux-ci sont répartis à peu près exclusivement sur la saison fraîche, de septembre à mai; on n'en enregistre que cinq d'été contre quatre-vingt-treize d'hiver. Parfois, mais assez rarement, les grelons arrivent à former sur le sol une couche assez épaisse pour donner l'illusion de la neige.

1. C. Sambuc, o. c. p. 81.

2. Voir p. 474.

La comparaison d'Alger avec les autres stations du littoral algérien et tunisien montre qu'il représente un juste milieu entre les parties les plus arrosées et les plus sèches. Oran est une station sensiblement plus sèche qu'Alger. C'est un fait tellement connu et si nettement établi par les observations que nous n'y insisterons pas. Le tableau des pluies de Thévenet donne le chiffre moyen de 486^{mm} 3 pour la période 1875-94, alors que le calcul des années correspondantes donnerait pour Alger 760,5¹. La différence porte avant tout sur les mois de l'automne et de l'hiver, pendant lesquels les vents du Nord et du Nord-Ouest abordent le continent africain après avoir déposé une grande partie de leur humidité sur les reliefs de l'Espagne et sans avoir eu le temps, dans leur courte traversée du « channel » méditerranéen, de se recharger d'une quantité importante². On peut noter aussi que le coefficient de variabilité est sensiblement plus élevé à Oran qu'à Alger³. Tunis est certainement aussi moins arrosé qu'Alger. Les observations de 1910 à 1920⁴ donnent la moyenne annuelle de 403^{mm} ; pour la même période, celle d'Alger est de 672^{mm} 5. A Tunis, les précipitations ont été réparties sur quatre-vingt-trois jours contre cent dix-neuf à Alger. L'irrégularité du phénomène pluvial que l'on attendrait plus grande à Tunis qu'à Alger, n'apparaît pas sous cet aspect dans le simple

1. A. Lasserre (o. c. tableau de la p. 14) donne pour la période 1914-1924, à Oran-port et à Alger-port 340^{mm} et 665. Angot, pour celle de 1860-69, donnait respectivement 554 et 621.

2. C'est ainsi que Angot expliquait cette différence dans son *Etude sur le climat de l'Algérie* (o. c.).

3. A. Lasserre (o. c. p. 23) donne pour Oran (1914-1924) le coefficient 2,5 contre 1,8 pour Alger. Angot donnait 2,9 contre 1,8.

4. Ginestous, o. c.

calcul des rapports entre les années les plus et les moins pluvieuses des deux stations. De ces nombres, qui sont respectivement pour Tunis et pour Alger, 1,87 et 2,5, il est difficile de tirer une conclusion. Quant aux moyennes mensuelles, elles présentent entre elles dans les deux stations des relations analogues. A l'opposite d'Oran et de Tunis, nous pouvons citer Djidjelli, la station la plus arrosée du littoral algérien : sa situation avancée et sans abri montagneux, la largeur de la Méditerranée sur le parcours des vents humides l'expliquent suffisamment. Pour une période à peu près équivalente (1879-93)¹, on enregistre une moyenne de 1007^{mm} 1, contre 760^{mm} 5 à Alger. Cette dernière station a donc bien, à ce point de vue, le caractère d'une moyenne entre Oran et Tunis d'une part, et Djidjelli de l'autre.

De cet exposé il ressort que la station climatique d'Alger offre des conditions assurément favorables à l'hivernage, mais sous certaines réserves : une température de la saison fraîche relativement élevée, une faible nébulosité, une insolation fréquente, une absence à peu près complète de brouillard et de neige, mais une humidité atmosphérique et des précipitations assez importantes dans les années normales, contrairement à une opinion trop facilement accréditée auprès des métropolitains et des étrangers. De novembre à mars, il faut s'attendre à une moyenne d'environ soixante-dix jours de pluie sur cent cinquante, avec cette atténuation d'ailleurs que les journées sans éclaircies et les longues séries de jours pluvieux sont plutôt l'exception.

1. D'après les tableaux de Thévenet. A. Lasserre évalue le coefficient de variabilité de Djidjelli à 1,7, Angot à 2,1.

Si l'on compare ces conditions d'hivernage à celles que l'on trouve dans d'autres stations climatiques, telles que Nice et Ajaccio, on aperçoit quelques différences sensibles. Au point de vue de la température, Alger est certainement plus favorisé. La moyenne de janvier y est supérieure de 3° à celle de Nice, et de 2° environ à celle d'Ajaccio¹ ; cet écart entre la station de la côte d'azur et celle du littoral nord-africain s'atténue d'avril à septembre², période de l'année qui n'intéresse pas les habitués de l'hivernage.

Quant aux précipitations atmosphériques, Nice en reçoit une plus grande quantité qu'Alger ; il paraît en être de même d'Ajaccio. Ces deux stations sont adossées à des reliefs beaucoup plus élevés que ceux du Sahel et influencées directement par les dépressions qui s'établissent pendant la saison froide dans le golfe de Gênes. Mais le régime des pluies est sensiblement différent de celui d'Alger. A Nice, comme d'ailleurs dans la région maritime du Sud-Est de la France³, le maximum est en octobre et les trois mois d'octobre, novembre et décembre sont les plus arrosés, sous l'influence des

1. *Annuaire du Bureau des Longitudes*, 1923, p. 184. Moyenne de janvier à Paris (pour mémoire), Nice, Ajaccio et Alger :

Paris	Latitude :	48°49	moyenne de janvier.	2°,3
Nice.....	—	43°41	—	8,4
Ajaccio	—	41°55	—	10,2
Alger.....	—	36°48	—	11,9

2. La moyenne du printemps est de 14°,2 à Nice. (G. Bigourdan. *La température moyenne des diverses parties de la France. Ann. du Bur. des Long.* 1912) ; à Alger, elle est de 15,9. Les moyennes d'été sont respectivement de 23°,3 et de 23, 5.

3. A. Angot. *Régime pluviométrique de la France. (Ann. de géog.* 1921, p. 32-49).

vents d'Est ¹. A Ajaccio, on observe le même fait, mais le maximum est en novembre, par l'effet du vent du Sud-Ouest, du « libeccio » attiré par la dépression du Golfe de Gênes ². A Alger, il est en décembre et les trois mois les plus humides sont ceux de novembre, décembre et janvier. Il y a donc recul, du Nord au Sud, pour la période des grandes pluies. Le tableau suivant met en évidence ces différences dans la répartition des pluies ; les chiffres ont été établis pour la même période (1896-1910), la seule pour laquelle il était possible de faire entrer Ajaccio dans la comparaison ³.

	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars	Moy. ann.
Nice	134 ^{mm}	95	113	30	43	75	753
	229		186				
Ajaccio	100	126	96	62	60	76	746
	226		218				
Alger	77	104	111	91	71	87	697
	181		273				

On voit que l'hiver est sensiblement moins pluvieux que l'automne à Nice et que la pluviosité de cette saison augmente de Nice à Ajaccio et d'Ajaccio à Alger. Cette dernière station se trouve de ce fait dans un certain état d'infériorité vis-à-vis des deux autres, de Nice surtout ; les hivers ont des chances de rencontrer sur la côte d'azur un hiver plus sec

1. E. Bénévent. *La pluviosité de la Corse. Rec. des trav. de l'Institut de géog. alpine*. Tome II, p. 239 ; 1914, Grenoble.

2. *Idem.* p. 246.

3. E. Bénévent o. c. p. 242. Les résultats pour Nice et pour Alger ont été calculés d'après ceux des *Ann. du Bur. Cent. Mété.*

que celui d'Alger. Or l'époque de la « saison » à Nice ne commence réellement qu'après le « Christmas » des Anglais.

D'autre part, si l'on compare les trois stations au point de vue du nombre des jours de pluie, on constate que ce nombre augmente au fur et à mesure qu'on avance du Nord vers le Sud. Pour la période 1896-1910, on en compte soixante-neuf à Nice, quatre-vingt-quatre à Ajaccio et cent vingt-et-un à Alger ; les moyennes journalières sont ainsi de 10^{mm} 9 ; 8^{mm} 8 ; 5^{mm} 7. Ces chiffres n'auraient pas une grande signification par eux-mêmes si l'on n'y ajoutait pas une autre considération. Les quantités d'eau qui tombent à Nice, à Ajaccio et à Alger d'octobre à février inclus apparaissent dans le tableau précédent comme assez peu différentes, de trois ou quatre centimètres (415^{mm} pour Nice, 444^{mm} pour Ajaccio, 454^{mm} pour Alger). Mais à Alger, elles se sont réparties sur soixante-sept jours, chiffre qui dépasse certainement ¹ d'une manière sensible sinon celui des deux autres stations, du moins celui de Nice où le total de l'année a été en moyenne de 69. *A priori* on peut donc supposer ou une plus longue continuité de pluie journalière dans cette dernière station, ou un régime d'averses plus torrentielles, Or les observations conduisent à cette dernière explication. On ne relève à Alger dans les trente-cinq années 1888-1923 que cinquante jours de pluie égale ou supérieure à 40^{mm}, soit une moyenne annuelle de fréquence de 1,7, alors que Angot note à Nice

1. Les résultats mensuels nous ont fait défaut pour Nice et Ajaccio. Mais on doit observer que, défalcation faite des mois envisagés, il reste encore à Nice 338^{mm} à répartir sur le reste de l'année, et que l'été y est beaucoup moins dépourvu de pluie que celui d'Alger.

pour la période 1881-1910 une moyenne de 4¹. Contre une seule observation d'une chute de 106mm, de 1848 à 1923, on en rencontre, en trente ans, huit à Nice de plus de 100mm. Le régime des averses torrentielles est donc beaucoup plus accusé dans cette station qu'à Alger.

Il serait évidemment imprudent de classer les trois stations par ordre de mérite, d'après ces seules données, qui ne suffiraient pas d'ailleurs à autoriser un pareil jugement. Il y a sans doute des sensations éprouvées par l'organisme humain que les instruments d'observation météorologique sont impuissants à noter et à expliquer ; les réactions individuelles sont également différentes vis-à-vis des diverses circonstances atmosphériques. Il est du moins une remarque que l'on peut fonder sur les résultats enregistrés à Alger depuis longtemps. Il apparaît bien que la période de l'année la moins sujette aux anomalies et la moins décevante tant au point de vue de la température qu'au point de vue des précipitations atmosphériques est la deuxième quinzaine d'avril, déjà assez éloignée de l'époque troublée de l'équinoxe, et le mois de mai, où l'on est assuré de rencontrer une température suffisamment chaude sans excès, une luminosité intense et de longues séries de jours sans pluie ; mais cette observation, qui prend l'aspect d'un conseil, ne peut s'adresser qu'à des touristes et non à des hiverneurs.

1. A. Angot. *Ann. de géog. o. c.* p. 120-121.

LIVRE II

ALGER AVANT 1830



LE REMPART ET LA PORTE BAB-AZOUN.

Reproduction du dessin fait par Otth en 1837. A Dr. encore intacts, les murs turcs avec leur fausse braie, et le fossé, futur « ravin du Centaure ». A G. et au fond, marché indigène et au pied les premières voitures publiques ou « corricolos ».



LE REMPART ET LA PORTE BAB-EL-OUED (d'après Otth).

A G. vue de la Casbah et du fossé Nord, très abrupt. A Dr. le « Jardin des condamnés », futur Jardin Marengo, dominé par la mosquée et le marabout de Sidi Abd-er-Rahman. Au dernier plan, coteaux de Bouzaréa.

CHAPITRE I

LES ORIGINES ¹

Si les Phéniciens et les Carthaginois n'ont pas eu d'établissement sur l'emplacement qui devait être celui de l'Alger des Turcs ², il est du moins établi que les Romains ne l'ont pas négligé ; on y retrouve leurs traces, depuis le règne du roi indigène Ptolémée, avant la conquête de la Maurétanie, jusqu'à la fin du Ve siècle après J.-C., soit par des inscriptions, soit par des textes, soit même par des restes de constructions ³. La colonie latine d'Icosium occupa un espace triangulaire,

1. Nous ne mentionnerons ici comme ouvrages généraux que : Ernest Mercier. *Histoire de l'Afrique Septentrionale* (Berbérie) *depuis les temps les plus reculés jusqu'à la conquête française* (1830). 3 vol. Paris. 1891. — H.D. de Grammont. *Histoire d'Alger sous la domination turque* (1515-1830). Paris. 1887. — *Encyclopédie de l'Islam*. Dictionnaire géographique, ethnographique et biographique des peuples musulmans. Tome I. A.-D. Leyde et Paris. 1913 (article Alger de G. Yver). Pour les autres ouvrages, consulter Playfair (Sir Lambert). *A bibliography of Algeria* et le Supplément. Londres. 1888 et 1898, ainsi que Ch. Tailliant. *L'Algérie dans la littérature française*. Essai de bibliographie méthodique et raisonnée (jusqu'à 1924). Paris. 1925.

2. Voir p. 13, note 3.

3. Stéph. Gsell. *Atlas archéologique de l'Algérie*. Feuille 5, n° 11 — et *Histoire ancienne de l'Afrique du Nord*. Tome II, Paris. 1918, p. 159.

de la Casbah à la mer, un peu moindre que celui de la capitale des Barbaresques, dont les murs s'écartaient, du côté du Sud-Ouest, de l'ancienne enceinte romaine. Entre ses murailles, il y avait d'ailleurs, dans la partie haute, fortement déclive, des jardins et peu d'habitations, tandis que celles-ci se rassemblaient dans la région correspondant aux quartiers actuels des rues Bab-Azoun, Bab-el-Oued et de la Marine. Des restes de voies dallées ont été retrouvés sur le parcours qui devait être jusqu'à nos jours celui de l'artère principale d'Alger, du Sud au Nord. Du chiffre de la population d'Icosium, comme du commerce de son port, nous ne savons rien ; ils furent sans doute modestes, peut-être même inférieurs à ceux de la ville située en face, de l'autre côté de la baie, près du cap Matifou, Rusguniae, colonie d'Auguste, qui subsistait encore sous la domination Byzantine, et dont les ruines étaient mentionnées au ^{xvi}^e siècle comme nombreuses et imposantes ¹. Ces deux agglomérations devaient former, dans l'ensemble, un groupe d'une certaine importance, et leurs ports, par leurs expositions différentes, se complétaient naturellement.

Lorsque Bologguin, dans la deuxième moitié du ^x^e siècle, vint fonder sur les ruines d'Icosium la ville qui fut appelée El Djezaïr, la tribu berbère des Beni Mezranna en occupait les alentours, où elle se livrait à la culture et surtout à l'élevage des bœufs et des moutons. Ibn Haukal, qui visita la cité nouvelle à la fin du siècle, y trouva « un grand nombre de bazars » et fut frappé par l'importance de ses exportations de miel, de beurre, de figues et d'autres fruits ². « Dans la

1. *Idem*, n° 36.

2. Ibn Hawkal. *Extraits relatifs à la Berbérie*. Traduction de Slane (Journal Asiatique, 3^e série XIII. « On en exporte, dit-il, jusqu'à Kairoan ».

mer, ajoute-t-il, en face de la ville, est une île où les habitants trouvent un abri sûr, quand ils sont menacés par leurs ennemis ». A la fin du ^x^e siècle (1068), El Bekri est plus explicite sur le port ¹ qu'il déclare « bien abrité ». « L'île s'appelle Stofla ; le mouillage, situé entre elle et le continent, est très bon, et offre un sûr hivernage ² » Même en admettant, ce qui n'est pas invraisemblable, que la mer ait, depuis cette époque, fortement endommagé le rempart naturel que formaient les écueils et les îlots de la Marine contre les vents du Nord et de l'Est, et en tenant compte des faibles exigences des navires de ce temps, il y a certainement exagération de la part du voyageur arabe. Le port était, en tous cas, fréquenté « par

1. El Bekri, *o. c.* p. 157.

2. L'auteur, comme Ibn Hawkal, ne désigne qu'une île, « allongée de l'Est à l'Ouest ». Or, lorsqu'en 1530, Kheir-ed-din Barberousse entreprit de construire son port, il y avait, sur l'emplacement actuel de l'Amirauté, quatre îlots formant un groupe dont l'axe était Nord-Sud. Il est possible que ces deux auteurs ne parlent que de l'îlot principal, le plus méridional, qui projetait en effet un pédoncule vers l'ouest. Il est possible aussi que les îlots n'en aient formé qu'un seul au ^x^e et au ^x^e siècle ; la présence dans leur voisinage de nombreux écueils, entre une île et le pied de la ville, celle de l'îlot Al Djafna plus au Sud, suffiraient à expliquer la dénomination du site « El Djezaïr », au pluriel. La trace des quatre îlots était en tous cas suffisamment visible, à la fin du ^{xvii}^e siècle pour que M. de Vauvray, officier de l'escadre de Duquesne les ait dessinés dans leurs contours respectifs sur un plan adressé le 5 déc. 1681 au Ministre de la Marine (*Arch. Serv. Hyd. Mar. Port ef.* 106-6, n° 11), et que l'on trouvera reproduit dans Sander-Rang et Ferdinand Denis. *Fondation de la Régence d'Alger*. Paris. 1837, p. 359-365. Les marins fréquentant le mouillage devaient certainement désigner l'abri naturel par le singulier El ou al Djezira. La carte Pisane de la Bib. Nationale (1275-1300) porte cette dénomination sous la forme Algizera (*Bib. Nat. Cartes*. Ge B. 1118) que les Italiens ont dans la suite déformée, pour en faire Zizera ou Zizara, par exemple dans l'*Atlas génois* de Pietro Vesconte (1318) (*Bib. Nat. Cartes*. GeDD 687 et GeDD 2913).

les marins de l'Ifriqiya, de l'Espagne et d'autres pays »¹. Edrisi, au xii^e siècle (vers 1150) parle d'El Djezaïr comme d'une ville « très peuplée, dont le commerce est florissant, les bazars très fréquentés, les fabriques bien achalandées », et de ses environs comme produisant beaucoup de beurre et de miel » exportés au loin »².

Il est permis de supposer, même en admettant ces témoignages, qu'elle avait déchu, lorsque le roi de Tlemcen Abou Hammou I l'annexa en 1313. Aboul Feda n'en dit pas un mot dans sa « Description du Maghreb », à la fin du xiii^e siècle³, bien qu'elle soit indiquée sur les Portulans, à cette époque et au commencement du xiv^e (1318)⁴, Sans doute les révoltes

1. El Bekri, comme d'ailleurs aussi Edrisi, fait sans doute allusion au commerce que Marseille, Gênes, Pise, Naples et la Sicile faisaient au xi^e et au xii^e siècle avec le royaume des Zirides, dont les ports étaient les « échelles » de la navigation entre l'Égypte et l'Espagne. Mais Bougie (Badjaïa) fondée en 1068, capitale des Hammadites, éclipsait El Djezaïr, au témoignage même d'Edrisi ; elle figurait parmi les cinq ports ouverts en 1186 au commerce des Pisans par l'Almohade El Mansour (De Mas Latrie. *Relations et commerce de l'Afrique Septentrionale ou Maghreb avec les nations chrétiennes au Moyen-Age*. Paris. 1886, p. 94-95).

2. Edrisi. *Géographie*. Traduction Jaubert. Paris 1836, tome I, p. 235.

3. El Djezaïr n'est pas mentionné non plus en 1255 dans les statuts municipaux de Marseille, où il est question en revanche du commerce de ce dernier port avec Bougie (De Mas Latrie, *o. c.* p. 95).

4. Les plus anciens documents cartographiques connus sur lesquels figure une transcription européenne d'« El Djezaïr » sont : un portulan du xiii^e siècle conservé à Gênes, l'Atlas de Tammar Luxoro (ou Luxoros) et la carte Pisane de la Bib. Nationale que l'on date de la fin du siècle. Puis viennent dans la première moitié du xiv^e, l'Atlas de Pietro Vesconte (1318) et le Portulan d'Angelino Dulcert (1339) (*Bib. Nat. cartes*. GeB. 696). On trouvera la reproduction du premier et du quatrième dans A. E. Nordenskiöld. *Periplus an essay of the early history of charts and sailing directions. Translated from the swedish original by Francis A. Bathars*. 2 vol. Stockholm. 1907, tome I,

contre les Almoravides ou les Hafside, les sièges que dut soutenir la ville, l'insécurité consécutive aux guerres lui avaient été funestes. Du moins son port, s'il ne participait plus au commerce général de la Méditerranée, servait-il de refuge à la piraterie, que les musulmans n'étaient pas d'ailleurs seuls à pratiquer. Il compte, en 1300, parmi les places où le Prieur Général de la Merci, Raymond Albert, racheta des esclaves chrétiens¹.

Cependant, au xiv^e siècle, alors qu'à la faveur des luttes entre les Mérinides de Fez, les Zayanides de Tlemcen et les Hafside de Tunis et de Bougie, la tribu arabe des Thaaliba, venue de la Mitidja, s'était rendue maîtresse de la ville, le commerce européen en avait repris le chemin, s'il l'avait jamais perdu. Les tarifs de Barcelone font, à cette époque, mention des laines et des peaux d'Alger². La cire d'Alger

XVIII et VIII ; celle des deux autres dans Jomard. *Les monuments de la géographie*. Paris (s. d.), pl. XI et IX. Voir aussi Charles de la Roncière. *La découverte de l'Afrique au moyen-âge. Cartographes et explorateurs*. 2 vol. Le Caire 1925. Au tome I, pl. IX figure le planisphère génois de Giovanni di Carignano, daté de 1320 par l'auteur, où on lit Zizera sur l'emplacement d'El Djezaïr.

1. De Mas Latrie, *o. c.* p. 278. Cet ordre avait été fondé à Barcelone en 1218, à l'imitation de celui de la Trinité de la Rédemption ou des Mathurins, créé à Marseille par Jean de Matha.

2. M. F. Elie de la Primaudaie. *Le commerce et la navigation de l'Algérie avant la conquête française*. Paris. 1861, p. 186-187. Le nom d'Alger que nous écrivons désormais sous cette forme française, était bien la forme sous laquelle les marins Catalans désignaient, dès le xiv^e siècle au moins, le port d'El-Djezaïr, avec la prononciation Aldjère ou Alguér. Nous avons essayé ailleurs de démêler l'origine de notre transcription française (*Revue Africaine* nos 326-327, 1^{er} et 2^e trimestres 1926. Alger. R. Lespès. *L'origine du nom français d' « Alger »* traduisant « El Djezaïr »). L'examen des anciens documents cartographiques nous a conduit à cette conclusion : c'est au xvi^e siècle seulement

se vendait aussi en pains dans les ports européens de la Méditerranée occidentale. Il s'était constitué dans cette ville, par le commerce, toute une bourgeoisie qui dirigeait une petite république municipale.

Au ^{xv}^e siècle, il existe des relations suivies d'Alger avec l'Aragon et la Catalogne, avec la Toscane, où les Florentins, définitivement vainqueurs de Pise depuis 1407, prennent la succession de leurs rivaux, avec les ports de Livourne et de Porto-Pisano, avec Venise dont le commerce grandit au détriment de celui de Gênes, et certainement aussi avec les Maures d'Espagne. Les vaisseaux de Barcelone, de Collioure, de Canet, de Port-Vendres, apportent des draps en échange des cuirs et de l'huile ¹. Les galères des Florentins, naviguant par deux — précaution prise contre les pirates et imposée par les règlements de la Seigneurie ² — font le tour de la Méditerranée occidentale par Tunis, Bône, Collo, Bougie, Alger où elles séjournent trois jours, Oran et Barcelone. Celles de Venise, organisées en un convoi qui forme « la grande conserve de Barbarie », exécutent en été une tournée analogue et mouillent pendant quatre jours dans notre port. Elles lui

que se sont individualisées et fixées pour les différents peuples européens, les transcriptions diverses du nom arabe. Les géographes et cartographes Catalans, les Juifs majorquins tout particulièrement, ont eu une influence considérable dans l'adoption de la forme-type, dont les autres, notamment les françaises paraissent bien être dérivées. La transcription « Alger » figure sur la carte Catalane dite de Charles V (1375), dont l'auteur était le Juif majorquin Abraham Cresques, d'une famille de cartographes. Sur l'Atlas de Tammar Luxoro (^{xiii}^e siècle) on lisait déjà *Alguer*. Au ^{xv}^e siècle, la forme « Alger » était d'un usage courant chez les géographes catalans, et assurément parmi les navigateurs, leurs inspireurs.

1. De Mas Latrie, *o. c.* p. 487.

2. *Idem.*, p. 518-519. Règlement du 8 déc. 1458.

servent aussi d'intermédiaires avec Alexandrie et Chypre, entrepôts du commerce de l'Arabie, de l'Inde et de la Chine. Gênes, Narbonne, Montpellier, Marseille même arment de moins en moins pour Alger¹. La piraterie a d'ailleurs progressé comme le trafic qui l'attire naturellement. Bougie en avait été le principal repaire à la fin du xiv^e siècle²; mais la conquête des royaumes maures d'Espagne et la prise de Grenade qui la termina en 1492, eurent pour effet de rejeter sur les côtes d'Afrique toute une population d'émigrants, qui s'accrut encore par la suite, lorsque la persécution sévit contre les musulmans restés dans la péninsule. Alger en reçut tout un contingent, dont les descendants furent longtemps distingués, parmi ses habitants, par le nom général de Morisques et les dénominations particulières de Moudejares ou Andalous pour les émigrants de Grenade et d'Andalousie, de Tagarins pour ceux qui étaient originaires de Valence, de l'Aragon ou de la Catalogne³. La population de la ville en fut accrue de quelques milliers d'unités. En 1580, Haëdo

1. Alger ne paraît pas d'ailleurs avoir eu de « fondouk » régulièrement installé, ni de bureau de douane, comme il en existait à Bône, à Bougie, à Oran; nous ignorons comment s'y pratiquait le commerce.

2. H. D. de Grammont, *o. c.* p. 3-4, qui invoque Ibn Khaldoun et le chroniqueur espagnol Suarez Montanez. Une tradition transmise par Vasari voulait que le peintre Florentin Fra Filippo Lippi eût été prisonnier à Alger, à la suite de sa capture par les corsaires près d'Ancône, en 1434, et qu'il eût été relâché, grâce à l'admiration provoquée par son talent. Le Père Dan s'en est fait l'écho (*Les illustres captifs*, manuscrit analysé par MM. L. Piesse et H. D. de Grammont. Alger. 1884). Il fait d'ailleurs dater sa captivité de 1396, alors que ce peintre a vécu de 1406 à 1469. M. J. Alazard (*Revue Africaine*, nos 330-334, 1^{er} et 2^e trimestres 1927, p. 102-104) a montré qu'il n'y avait aucune raison *a priori* pour rejeter cette tradition.

3. Haëdo dans sa *Topographie* (*o. c.* chap. XI) note ces distinctions précises.

estimait ces immigrants à mille « maisons », ce qui peut représenter pour le moins six mille habitants¹. La haine dont ils étaient animés contre les Espagnols, leur connaissance des côtes de leur ancien pays, les intelligences qu'ils y avaient conservées, les encourageaient à s'unir aux Algériens dans des entreprises de course. Selon le chroniqueur Espagnol Mariana², Alger « terreur de l'Espagne était riche de ses dépouilles ».

1. *Idem.* Lorsque les Turcs s'installèrent à Alger, Aroudj et son frère Kheir-ed-din en attirèrent beaucoup dans leur état naissant. Ils auraient fait passer ainsi la mer à plus de 10.000 (H.-D. de Grammont, *o. p.* p. 3). Mais beaucoup ne s'établirent pas à Alger. Haëdo signale qu'ils formaient une partie importante de la population de Cherchell, même avant l'arrivée d'Aroudj, au début du xvi^e siècle par conséquent. Voir aussi Marmol. *L'Afrique*, trad. Perrot d'Ablancourt. Paris. 1667, tome II, p. 399) et Fray Diego de Haëdo. *Epitome de los Reyes de Argel*, traduite et annotée par H.-D. de Grammont. Alger. 1881, p. 18). Il montre Aroudj emmenant d'Alger, en 1517, 500 arquebusiers formés par les Morisques de la ville.

2. Cité par Adrien Berbrugger. (*Le Pegnon d'Alger*. Alger. 1860), p. 14-15.

CHAPITRE II

LE XVI^e SIÈCLE

Ce fut le motif de l'expédition de Pedro Navarro, envoyé par Ferdinand le Catholique, et l'origine du Peñon d'Alger (1510). Cette « épine plantée dans le cœur » des habitants d'El Djezaïr devait les décider à appeler le corsaire Turc Aroudj ; de nouvelles destinées s'ouvraient pour Alger qui, pour la première fois dans l'histoire, allait prendre rang de capitale ¹, alors qu'elle n'avait été jusqu'ici qu'une bourgade, ou une ville de médiocre importance ².

Il s'en fallut de peu d'ailleurs que le désastre éprouvé par Aroudj à Tlemcen et sa mort ne missent fin à l'existence de la domination naissante. Kheir-ed-din, son frère, grâce aux secours du Sultan Selim, reconnu par lui comme suzerain, put repousser les Espagnols de Hugo de Moncade, consolider son autorité fortement compromise, à Alger même : la prise

1. Abou Hammon II, roi de Tlemcen, avait un moment songé à découronner cette ville et à faire d'Alger la capitale des Zayanides (1378).

2. Léon l'Africain, qui visita Alger en 1518, estimait sa population à 4000 feux. (*Description de l'Afrique*, trad. Ch. Schefer. Paris. 1898, tome III, p. 59).

du Peñon, le 27 mai 1529, et la construction d'un port fixaient désormais le centre de ses opérations en ce point de la côte. Le choix était d'ailleurs limité ; Djidjelli n'était qu'une rade foraine et une ville menacée sans cesse par les Kabyles de l'intérieur ; Bougie, le meilleur mouillage assurément, était aux mains des Espagnols qui devaient y rester jusqu'en 1555 ; Cherchell faisait sans doute médiocre figure à côté d'Alger grossi par l'immigration andalouse ; Mostaganem était trop loin du côté de l'Ouest, trop près d'Oran et de l'Espagne. Alger s'imposait donc, comme un nid de pirates déjà redouté et particulièrement visé par les ennemis de la Péninsule. Sa position reçut une valeur nouvelle, lorsque, quelques années après, elle devint centrale sur les côtes de la Régence ; elle resta dès lors toujours menaçante pour le commerce de toute la Méditerranée occidentale, tant que dura la piraterie.

Aussi l'histoire d'Alger, jusqu'à 1830, fut-elle avant tout celle de la course, principale source de profits pour sa population, aliment essentiel du trésor de ses beylerbeys, de ses pachas, de ses aghas et de ses deys. La prospérité de la ville au ^{xvii}^e siècle, comme aussi sa décadence au ^{xviii}^e, s'expliquent par les causes mêmes qui favorisèrent ou contrarièrent les brigandages de ses « reis ». Le commerce maritime n'y eut souvent que les apparences d'une entreprise pacifique ; car plus d'une fois il emprunta ses objets principaux aux prises des corsaires ou collabora à l'armement de leurs navires. Créer un port et le défendre contre les représailles des puissances européennes, devait donc être une des premières et des principales préoccupations des maîtres d'Alger. C'était la mer qu'ils exploitaient avant tout ; au continent, ils ne demandèrent pendant longtemps que les tributs ramassés par

les trois beys d'Oran, de Titteri et de Constantine, et par les expéditions annuelles des « mahallas » d'Alger, jusqu'au jour où, privés des ressources de la piraterie, ils se firent commerçants et travaillèrent à combler le déficit de leur budget par l'accaparement des principaux produits du Sud.

Au moment où Kheir-ed-din s'empara du Peñon d'Alger, il n'existait, entre la ville et les îlots auxquels elle devait son nom, qu'un mouillage médiocre. Il était défini, d'abord et essentiellement, par quatre îlots qui, sur une longueur de trois cents cinquante mètres du Nord au Sud et une largeur maxima de cent vingt, le couvraient du côté de l'Est et se prolongeaient vers le Sud-Ouest, sur cent cinquante mètres environ, par un crochet d'écueils émergeant d'un banc de sable¹. Puis, entre l'extrémité orientale de la ville et cet abri naturel, sur deux cents mètres environ, une semée d'écueils, plus ou moins engainés dans les alluvions, obstruaient, sans la boucher, la passe exposée directement aux vents du Nord. Un autre, à fleur d'eau, gisait dans l'angle Sud-Ouest ainsi formé, et sur l'emplacement où s'éleva plus tard le bâtiment de la Santé, d'autres esquisaient un crochet symétrique au premier, mais deux fois plus long. Il ressort de cette description que le seul abri un peu sûr contre tous les vents ne pouvait être trouvé qu'au fond et dans la partie Est de la darse, au voisinage du principal îlot. Aussi le mouillage n'était-il utilisé que par des navires de passage. Haëdo nous apprend que les corsaires, avant la construction des môles, « étaient forcés de tirer leurs bâtiments sur le sable de la plage d'un petit ruisseau, situé à environ un mille à l'Ouest d'Alger. Il

1. Sander-Rang, *o.c.* p. 359-365 dont la description est très précise.

fallait exécuter les manœuvres de halage à force de bras, avec un immense travail des pauvres captifs. Les navires des marchands chrétiens n'avaient pas d'autre abri que la petite anse qui se trouve en dehors de la porte Bab-Azoun, à l'endroit qu'on appelle aujourd'hui la Palmera ; ils y étaient sans cesse en grand péril, manquant d'abri et battus par tous les vents »¹. Il est question dans ce texte de la plage de Babel-Oued où finit l'oued M'Kacel², et de l'anfractuosité de la côte où se terminait jadis le premier ravin creusé au Sud de l'enceinte d'Alger³.

Aucun ouvrage n'avait été exécuté pour améliorer le mouillage. Les Andalous venus d'Espagne s'étaient contentés, dans les dernières années du xve siècle, d'élever sur l'îlot le plus occidental une tour qui servait de phare et de point de reconnaissance⁴ ; sur son emplacement même Pedro Navarro construisit le Peñon. Kheir-ed-din, qui s'en empara, le détruisit⁵ et fit élever par les captifs chrétiens, en deux ans (selon

1. Haëdo. *Histoire des rois d'Alger*, o. c. p. 44.

2. C'est là qu'en septembre 1516 Diego de Vera tenta son débarquement. (Léon l'Africain, III, p. 59-60). C'est également là, et aussi dans une petite anse, plus proche de la ville et située tout au pied du mur Nord, entre la pointe Sidi-el-Kettani et les îlots de l'Amirauté, que Aroudj, appelé par les Algériens, avait halé ses 22 galiotes (Haëdo, o. c. p. 23).

3. Sur le plan de 1832, déjà mentionné, que l'on pourra utilement consulter pour retrouver ces divers emplacements, cette anse est au-dessous du marché aux bestiaux et de la caserne du Génie. Elle devait sans doute son nom à un ou plusieurs palmiers qui la dominaient. En 1864, on remplaça le seul survivant, détruit, par un autre qui existe encore isolé, au pied de la rampe Bugeaud (H. Klein, *Feuillets d'El Djézair*. IV. Alger, 1912, p. 105).

4. Sander-Rang et Ferdinand Denis, o. c. p. 363.

5. Il conserva cependant la rotonde sur laquelle le Pacha Arab Ahmed fit élever en 1573 le Bordj el Fanar (fort du phare).

Haëdo) un môle long de deux cents mètres environ, large de vingt-cinq et haut de quatre, qui relia la ville aux flots. On y employa les matériaux du fort espagnol et des pierres empruntées aux ruines de Rusguniae, qui servaient depuis longtemps déjà de carrière aux habitants d'Alger ¹. Les quatre îles furent réunies pour former un terre-plein continu. Il fallut dans la suite consolider ce môle. Le beylerbey Salah Reïs, en 1556, le suréleva, y installa une chaussée et fit faire du côté du Nord des enrochements ; plus tard le dey Baba-Ali-Neksis l'élargit sensiblement, en 1754, et y créa des magasins ². On fut toujours obligé, en tous cas, sous la domination turque, de poursuivre cette défense, surtout après chaque hiver ; c'était un des travaux pénibles réservés aux esclaves du Dey, qui transportaient les pierres tirées d'une carrière voisine de la Pointe Pescade ³. Pour couvrir la darse du côté du Sud-Est, un autre môle, plus court, mais plus large (on l'appela le Grand Môle) fut assis sur les écueils et le banc de

1. Léon l'Africain, *o. c.* p. 68.

2. Venture de Paradis. *Alger au XVIII^e siècle*, édité par E. Fagnan. Alger, 1898, p. 5.

3. Jean-André Peyssonnel. *Relation d'un voyage sur les côtes de Barbarie fait par ordre du Roi en 1724 et 1725*, publiée par Dureau de la Malle, Paris, 1838. C'est là même qu'ont été pris de nos jours les matériaux composant les blocs protecteurs des jetées Nord, Sud et Sud-Est. Laugier de Tassy qui écrit à la même époque (1725) son *Histoire d'Alger* (Paris, 1860) signale également ces travaux continus de protection, mais commet une confusion évidente, sans doute après un renseignement verbal, en plaçant la carrière en question au voisinage « de la porte du poisson », c'est-à-dire de la Pêcherie, sur le bord même de la ville. Dans les cas urgents, on recourait à des moyens de fortune. En 1580, Hassan Pacha avait fait boucher une brèche pratiquée par la mer, au cours d'une tempête, au moyen d'une galère prise au Pape. (Haëdo, *Histoire des rois d'Alger*, p. 181).

sable qui faisaient suite aux îlots, et ainsi fut constitué un port plus sûr que l'ancien mouillage¹. Le fond, du côté de l'Est, était une petite plage qui devint le chantier de construction des navires les plus gros. Au commencement du xvii^e siècle, on rasa dans la partie Nord-Ouest l'écueil signalé plus haut, et l'on forma un petit môle par la réunion des écueils de la partie Sud-Ouest². Sous Arab Ahmed sans doute — car Haëdo en parle en 1586³ — un chantier de construction et un arsenal furent créés dans l'angle formé par le front de mer Sud de la ville et la naissance du promontoire de la Marine. Au-dessus d'une plage de galets et de sable, on creusa dans la falaise un emplacement pour deux cales prolongées par des voûtes munies de portes où l'on pouvait abriter deux galères⁴. L'entrée du port, orientée vers le Sud, avait une ouverture de cent cinquante mètres. La houle y pénétrait par vent d'Est un peu fort, et même par vent du Nord-Ouest, le ressac y tourmentait les navires. Il fallait en outre procéder de temps en temps au curage du port, où les courants de la baie venus par le Sud-Est apportaient des alluvions⁵.

Nombreux sont les témoignages sur la mauvaise qualité

1. Arab Ahmed éleva en 1573, à la naissance de ce môle, une tour munie d'un feu que l'on allumait d'ailleurs rarement, et qui servait plutôt de vigie (Haëdo, *Topographie*, o. c. ch. VII).

2. Sander-Rang, o. c., c'est l'origine du môle de la Santé.

3. Haëdo, *Topographie*, ch. VI.

4. Ce petit arsenal se trouvait là où la place du Gouvernement actuelle domine le quai ; elle le recouvre en partie. Les deux cales et les deux portes constituent, dans l'inconographie de l'ancien Alger, un détail que l'on retrouve toujours, même dans les images les plus grossières et les plus fantaisistes. — Sur le plan de 1832, on les repère facilement. (« Entrée des magasins voûtés » au-dessus de la mention « plage de galets »).

5. William Shaler. *Esquisse de l'Etat d'Alger*, traduction Bianchi, Paris

de cet abri. Les auteurs du « Disegno d'Algieri », en 1587 ¹, en signalent tous les inconvénients et la nécessité de « hâler à terre, pendant l'hiver, la majeure partie des navires, de démâter et de bien amarrer ceux qui restaient sur l'eau ». Le Père Dan, qui a vu Alger en 1634, déclare que les vaisseaux « y sont si mal assurés en automne et en hyver, à cause d'un vent grec Tramontane, que l'an 1619, il s'en perdit vingt-cinq en un seul jour » ². Laugier de Tassy confirme ce jugement en 1725 ³. Tollot en 1731 ⁴, Venture de Paradis en 1789 ⁵; ce dernier vante par ailleurs la tenue excellente de la rade, tout comme Shaler en 1826. Le danger était d'ailleurs plus grand pour les bâtiments étrangers que pour les vaisseaux de la Régence; ceux-ci avaient en effet le privilège de s'abriter au fond de la darse, du côté de l'Est, tandis que les autres

1830, p. 184. Omar Agha fit venir en 1815 des plongeurs napolitains pour procéder à ce travail.

1. Ch. Monchicourt, *o. c.* p. 471.

2. R.-P. Fr. Pierre Dan. *Histoire de Barbarie et de ses corsaires, des royaumes et des villes d'Alger, de Tunis, de Salé et de Tripoly*, Paris, 1649, p. 90. Le vent « grec Tramontane » est celui du Nord-Nord-Est. Les navigateurs de la Méditerranée occidentale combinaient ainsi deux dénominations d'origines différentes; le « greco » désigne encore aujourd'hui pour les marins de Corse, de Sardaigne et d'Italie-Sicile, le vent d'Est, la « Tramontane » est, comme on le sait, le vent du nord des Catalans. On trouvera toutes les dénominations usitées de la rose des vents dans Lanfreducci et Bosio (Ch. Monchicourt, *o. c.*), — sur l'insécurité du mouillage, voir aussi I. B. Gramaye. *Africae illustratae libri decem*. Tournai, 1623, II, 2.

3. Langier de Tassy, *o. c.* p. 177.

4. Tollot. *Nouveau voyage fait au Levant ès années 1731 et 1732*, Paris, 1742.

5. Venture de Paradis, *o. c.* p. 5. Les Algériens avaient dénommé « charpentier majorquin » le vent du Nord qui brisait et débitait leurs navires en planches. Voir aussi sur ce sujet Albert Devoux, (*Quelques tempêtes à Alger. Revue Africaine*, XV, sept. 1871).

mouillaient à l'entrée du port, que l'on fermait chaque soir au moyen d'une chaîne tendue, des écueils de la Santé à l'extrémité du Grand Môle¹. Ils y étaient exposés, étant serrés sur un petit espace, à s'entrechoquer, à briser leurs amarres et à dériver². La capacité du port était en somme bien réduite. Si le Père Dan y compte plus de cent vaisseaux, soit de course ou autres, il englobe évidemment dans cette dénomination quelque peu ambitieuse de simples embarcations; Shaler estime plus modestement la contenance à cinquante vaisseaux, et Sander Rang, bien renseigné et plus compétent, déclare, en 1837, que le port turc pouvait « tout au plus » contenir vingt-cinq vaisseaux de cent cinquante à trois cents tonneaux³. Cette évaluation est peu discutable, émanant d'un officier de marine qui fut pendant trois ans directeur du port. C'est ce médiocre refuge cependant qui pendant plus de deux siècles terrorisa la Méditerranée et fut considéré comme imprenable, après l'échec retentissant de Charles-Quint en 1541.

Le port de Kheir-ed-din était destiné à être non seulement le refuge, mais aussi l'arsenal des corsaires. Sa protection militaire contre les flottes européennes fut une des principales préoccupations des souverains d'Alger. S'ils ne négligèrent pas complètement les défenses du côté de la terre, ces grands

1. Venture de Paradis, *idem*. Souvent d'ailleurs la flotte des corsaires allait de préférence hiverner à Bougie, où le mouillage était plus sûr.

2. Sander-Rang, *o. c.* L'auteur remarque d'ailleurs — il écrit avant l'exécution des travaux d'amélioration — que les accidents depuis 1830 ont augmenté en nombre, en raison même de celui des navires. Les Turcs ne permettaient pas à d'autres navires que des bâtiments de guerre étrangers, de stationner en dehors du port; il en fut autrement après 1830.

3. *Idem*. p. 344. La superficie de la nappe d'eau atteignait à peine 6 hectares, la profondeur variait de 2 à 6 m.

constructeurs de fortifications paraissent du moins n'avoir jamais envisagé l'hypothèse de l'attaque telle que devait la réaliser notre armée en 1830. Ils se laissèrent fasciner par les bombardements et les tentatives de débarquement opérées aux abords immédiats de la ville et concentrèrent toute leur attention et toute leur activité sur l'organisation du front de mer. Il faut avouer que rarement place maritime fut dotée d'autant d'ouvrages et qu'ils purent sans exagération décorer celle-ci du titre de « bien gardée ». Ce fut une œuvre de longue haleine, dont chaque phase fut suggérée par la menace ou l'exécution de quelque opération navale des puissances chrétiennes, œuvre d'ailleurs souvent hâtive, et que l'on connut dans la suite plus imposante à l'œil que solide dans le fond. Elle mérite néanmoins d'être décrite¹.

1. Les descriptions des fortifications d'Alger, sur le front de mer et du côté de la terre, sont nombreuses ; leur représentation graphique est généralement plus soignée et plus exacte que celle des autres détails de la ville et de ses environs. Pour l'iconographie nous nous contenterons de renvoyer à notre bibliographie, au début du volume, où nous avons signalé les documents les plus intéressants. Pour la description, les meilleurs témoignages sont, au xvi^e siècle, ceux de Haëdo, dans sa *Topographie d'Alger* et dans son *Histoire des rois d'Alger*, où il mentionne spécialement tous les travaux de ce genre accomplis sous les divers souverains jusqu'à 1586, ceux de Lanfredueci et Bosio dans leur *Disegno d'Algieri* d'une précision remarquable ; pour le xvii^e et le xviii^e siècle, il y a quelques renseignements nouveaux dans les descriptions du Père Dan, de Laugier de Tassy et de Venture de Paradis. Pour le début du xix^e, Boutin fait autorité avec sa « *Reconnaissance générale des villes forts et batteries d'Alger* », dont on n'oubliera pas de consulter les cartes et dessins dans la belle publication de M. G. Esquer. (Collection de documents inédits, Gouverneur général de l'Algérie, 2^e série ; III, Paris, 1927). Ajoutons que sur l'histoire des divers ouvrages fortifiés, nous avons utilisé le *Corpus des Inscriptions arabes et turques de l'Algérie*, tome I, publié par Gabriel Colin ; on y trouvera de nombreux renseignements.

Sous Arab-Ahmed-Pacha (1572-1574), un parapet muni d'embrasures fut construit sur le front de mer de l'île, deux tours furent édifiées, l'une pentagonale sur l'emplacement de l'ancien Peñon (Bordj-el-Fanar), l'autre au musoir du Grand Môle¹ ; la première fut dans la suite armée de batteries étagées. Les bombardements successifs des escadres européennes² déterminèrent de nouveaux travaux qui dotèrent les défenses du port de huit forts : du côté du Sud, le Bordj-el-Sârdin³, le Bordj-el-Goumen⁴, le Bordj-Râs-el-Moûl⁵ ; au centre le Bordj-ma-Bîn⁶, vers le nord le Bordj-Djedid⁷, le Bordj-el-Fanar, et à l'extrémité faisant face au Nord et au Nord-Est,

1. Haëdo. *Histoire des rois d'Alger*, p. 154-156. On travaillait en 1619 (Gramaye, *o. c.*, II, 2) à faire de la Tour du Phare un véritable château-fort que les gravures du xvii^e siècle représentent avec deux étages de batteries ; il y en avait quatre au commencement du xix^e ; les travaux d'Arab-Ahmed furent effectués dans la crainte d'une attaque de don Juan d'Autriche.

2. Il s'agit des bombardements des Anglais en 1622, 1655 et 1672, des Hollandais (Ruyter) en 1680, des Français en 1661 (chev. Paul), 1665 (de Beaufort), surtout de ceux de Duquesne en 1682 et 1683, de d'Estrées en 1688, des Danois en 1770, des Espagnols en 1783 (Barcelo) et du grand bombardement de Lord Exmouth et Van Cappellen, le 27 août 1816.

3. Construit en 1666-67 sous Ali Agha (Gab. Colin, *o. c.* p. 60-63).

4. Fort des Câbles ou de la Corderie de la Marine, sur l'emplacement de la Vigie placée en 1573. Il fut édifié quelques années après le précédent. (Gab. Colin, *o. c.*, p. 60-63.)

5. Fort de la Pointe du Môle ou Bordj el Hadj Ali, achevé sous le dey Hadj Mustapha en 1703-1704. Il défendait l'entrée de la passe.

6. Fort intermédiaire, construit après le bombardement de 1816, sous le Dey Hussein, en 1823-24, pour boucher l'intervalle entre le Bordj-el-Fanar et le Bordj-es-Sârdin (Gab. Colin, p. 277).

7. Fort Neuf, que l'on ne doit pas confondre avec celui qui avoisinait la porte de Bab-el-Oued. Il fut construit sous Mohammed ben Osman-Pacha en 1773-74. (Gab. Colin, p. 138-139).

les deux batteries de Râs Amar¹. Quelques-uns de ces ouvrages, comme la tour du Phare et le Musoir, étaient à plusieurs étages de batteries ; l'ensemble constituait certainement la partie la plus forte de la défense d'Alger. Boutin, en 1808, y comptait cent quatre-vingt canons, dont plusieurs du calibre de 36 et de 48 ;² on en trouva deux cent trente-sept en 1830³. Les défenses de la ville étaient loin d'être aussi puissantes.

La ville berbère que vit, à la fin du x^e siècle, Ibn Haukal était déjà entourée de murailles⁴, comme l'avait été la ville romaine⁵, et dominée par une citadelle, la Casbah. Cette enceinte parut insuffisante aux Turcs. Dès qu'il fut maître d'Alger, le premier soin d'Aroudj fut, en 1516, de construire un peu plus haut que l'ancienne, une nouvelle Casbah, dont les travaux ne furent achevés qu'en 1590 sous Kheder Pacha⁶. L'enceinte de la ville, que Haëdo compare à une arbalète, et qui épousait sa forme triangulaire, fut refaite par Kheïr-ed-din et ses successeurs, notamment par Hassan-Pacha son fils, par Mohammed-Pacha et par Arab-Ahmed Pacha qui, entre les années 1572 et 1574, rebâtit complètement la porte

1. Râs Amar el Qedim et Râs Amar el Djedid, « batteries ancienne et nouvelle de la Pointe Amar », construites après 1816, la dernière sous le Dey Hussein.

2. Boutin, *o. c.* p. 35-36. Il ajoute : « On croit qu'il serait aussi dangereux qu'inutile d'y former une attaque réelle, à moins d'avoir une flotte exprès pour cela ».

3. Rozet. *Voyage dans la Régence d'Alger*, Paris, 1833, tome III, p. 41.

4. Ibn Haukal, *o. c.*

5. Steph. Gsell. *Atlas (o. c.)* feuille 5. Des restes de murs sans doute romains et de tours romaines ou berbères ont été retrouvés dans la partie Nord-Ouest.

6. Haëdo. *Histoire des rois d'Alger*, I, 8, p. 22. — Gab. Colin, *o. c.* p. 27 et 31.

Bab-Azoun, la plus exposée à une attaque¹, élargit le fossé et éleva un bastion à l'extrémité de la muraille du Sud, sur la falaise même. La description des murailles de l'Alger des Turcs a été souvent faite ; on comprend qu'elles aient intéressé particulièrement les Européens. Grâce surtout à Haëdo et plus près de nous, à Boutin, nous possédons des données précises qui nous les montrent telles que nous les avons trouvées en 1830.

Sur un périmètre de 2.500 mètres environ, le rempart se dressait à une hauteur de 11 à 13 mètres, plus haut d'ailleurs et plus épais de côté de la mer. Il portait, à petites distances, des tours à peu près carrées, à peine saillantes, et seize bastions représentant 214 embrasures de canons. Le fossé, profond de 6 à 8 mètres était large de 11 m. 50 à 14 m. 50². Les murs étaient faits de briques crues, réunies par un bon mortier composé de chaux grasse, de terre rouge et de sable de car-

1. C'est là que l'attaque des chevaliers de Malte était venue se briser, le 25 oct. 1541. Arab Ahmed Pacha plaça en avant de la porte un « ravelin », sorte de redan ou de demi-lune. (Haëdo, *Hist.* XIX, 1). Le plan de 1832, intéressant pour les détails de la fortification d'Alger, porte une « fausse braie » sur toute la longueur du « fossé du Midi ». Les gravures anciennes l'indiquent fort bien (*Alger ancien et moderne*, album de Vollenweider, Alger, n° 14, II) ; elle double l'enceinte. Sans doute Arab Ahmed en fut-il l'auteur. (Haëdo, *Topog.* VIII).

2. Haëdo, *Topographie*, V, p. 417. — Il donne les dimensions suivantes. Périmètre : 1800 pas du côté de la terre, 1600 du côté de la mer. Hauteur des murs : 30 pieds, 40 sur le front de mer. Épaisseur : 11 à 13 pieds. Largeur du fossé : 16 pas, 20 du côté de Bab-Azoun, où le fossé sur 450 pas est bien entretenu. En 1830, le chef de Bataillon du Génie Collas (*Mémoire sur la place d'Alger*, *Arch. du Génie*, Alger, art. I, n° 14) estime le développement mesuré sur les remparts à 3000 mètres. Voir aussi Boutin o. c. p. 32-34 et cartes et dessins, feuille 15.

rière et reposant sur un soubassement de pierre de tuf, et parfois sur l'ancien mur romain, dont on a retrouvé les pierres de taille et les solides blocages. Le calcaire bleu, dont les carrières étaient cependant proches, n'apparaît que rarement, et seulement dans les remparts de la Casbah¹. Aussi cette enceinte, facile à ruiner², avait-elle été renforcée par des bastions, plus nombreux du reste sur le front de mer, dont la défense contre les escadres tendait à accaparer la sollicitude des Algériens. De ce côté, l'enceinte était munie de cinq batteries³ et de deux ouvrages plus importants, celui qui défendait la porte de la Marine, à la naissance du môle de Kheir-ed-din, l'ouvrage « le meilleur et le plus fort d'Alger », au témoignage de Haëdo⁴, et un autre, mentionné par lui comme demi-lune, protégeant l'arsenal de la Pêcherie, et qui fut renforcé beaucoup plus tard, après le bombardement de 1816⁵. Sur le front de terre, on comptait trois batteries de

1. Collas, *o. c.* et renseignements fournis par M. Darbeda architecte du Gouv^t gén^l. Voir aussi Laugier de Tassy, *o. c.* p. 170-171.

2. C'était déjà l'opinion de Lanfreducci et Bosio, même pour les murailles du front de mer qu'il distingue cependant des autres (*o. c.* p. 472).

3. Elles sont indiquées ainsi que les ouvrages dont nous parlons sur le plan de 1832. Voir aussi H. Klein, *o. c. Le vieil Alger et l'occupation militaire*, Alger, 1910, p. 30-32.

4. Il fut construit en 1551-52 par le Caïd Saffah (Haëdo, *Hist.*, p. 83). Il comprit seulement au début la batterie dite « des Andalous » ou de la Douane, où se voyait encore en 1830 une célèbre pièce à sept bouches provenant de Fez. Dans la suite, on y ajouta au Nord-Ouest de la porte une autre batterie qui la prolongeait ; elle est figurée sur le plan de 1832. Il est possible qu'elle ait été construite sous le Dey Hussein qui refit la porte. (Gab. Colin, *o. c.* p. 37-39).

5. A la batterie mentionnée par Haëdo (*Top.*, ch. VI) établie au-dessous de la mosquée de la Pêcherie, Hussein-Dey fit ajouter le Bordj-el-Bahar, au-dessus du petit arsenal. Occupé par nous en 1830, cet ouvrage, dont on peut

chaque côté, de Bab-Azoun et de Bab-el-oued. La Casbah en portait trois, dont une tournée vers la ville ¹.

Cinq portes principales s'ouvraient dans cette enceinte : au Sud-Ouest et au pied de la Casbah, la Porte Neuve, au Sud la porte dite Bab-Azoun, la plus importante, et la plus fréquentée, d'où partaient les routes de l'intérieur, à l'Est, donnant sur la mer, la porte « du Poisson », ou « de la Pêcherie » ou « de la Douane », et la porte « de l'Île » donnant accès au môle, enfin au Nord la porte « de l'Oued », ou Bab-el-Oued ².

voir la plate-forme sur les anciennes gravures (Berbrugger. *Algérie historique, pittoresque et monumentale*) subsista jusqu'à la construction du boulevard de l'Impératrice. C'est peut-être à sa construction que fait allusion l'inscription n° 152 du Corpus de Gab. Colin, datée de 1820-21.

1. La Casbah fut défendue, du côté de la ville, du jour où Ali-Khodja, l'avant-dernier Dey, abandonna en 1817 l'ancien palais de la ville basse, la Djenina, où il ne se sentait pas en sûreté, pour s'enfermer dans la citadelle. Voir la description de la Casbah, telle que la vit en 1830, Rozet (*o. c.*, III, p. 28-38).

2. Haëdo (*Top.*, ch. VI) compte neuf portes. Lanfreducci et Bosio, comme plus tard la plupart des auteurs des descriptions d'Alger, ne parlent que de cinq. Le Père Dan en désigne six ; il ajoute aux cinq que nous dénommons une porte de « l'Alcassava » (Casbah). Haëdo mentionne deux petites portes du mur nord, dominant celle de Bab-el-oued, à 800 et 820 pas, près du marabout de Sidi-Ramdan, et il fait aussi entrer dans son compte les deux portes de l'arsenal de la Pêcherie. La Porte Neuve (Bab-el-Djedid) s'ouvrait sur le chemin du Fort d'Empereur ; c'est par là qu'entra l'armée française en 1830. Bab-Azoun était par excellence la porte du ravitaillement d'Alger ; elle était double, comportant une ouverture dans l'axe de la rue des Souks et une autre, en chicane, dans la fausse braie. La porte du Poisson (Bad-el-Hout), porte « de la Piscaderie » du Père Dan, servait aux pêcheurs et à la Douane qui contrôlait là toutes les marchandises des chrétiens pénétrant dans la ville. Bab-el-Oued (O. Mracel) s'ouvrait sur le cimetière des Pachas et la place où l'on brûlait les chrétiens et les Juifs. Bab Djezira ou Dzira, ou Bab-el-Bahr (porte de la mer) ou Bab-el-Djihad (porte de la guerre sainte) était la porte du quartier des reïs.

Hors de l'enceinte furent construits durant la domination turque et jusqu'aux dernières années précédant notre arrivée, toute une série de forts et de batteries, dont la plupart complétèrent le front de mer de la défense. Mais du côté de la terre, il n'y en eut que deux, dont un seul, le Fort de l'Empereur, subsistait en 1830. Car le Bordj construit en 1568 par Mohammed-Pacha, à cinq cents pas (360 mètres) au Sud-Ouest et au-dessus de la Casbah, connu des Européens sous le nom de « Fort de l'Étoile »¹, n'existait plus en 1808, date à laquelle Boutin le mentionne comme ayant sauté. Le Fort de l'Empereur (sultan Kalassi), ébauché en 1545 par Hassan-Pacha, à 1.700 pas (1.225 mètres) de la Casbah, sur le Koudiat-es-Saboun, où Charles-Quint avait planté sa tente, quatre ans auparavant, achevé sous Hassan Veneziano en 1580², n'était qu'une médiocre forteresse regardant le Sud, sans fossés, et faite d'une maçonnerie de mauvaise qualité³. Les Algériens

1. Haëdo (*Top.*, ch. IX ; *Hist.*, p. 134). Il l'appelle le « Fort pentagonal », tandis que le Père Dan le nomme « le Château Neuf » ou « des Sept Cantons » et signale qu'il tire vers le midi. Il est mentionné en 1725 (Laugier de Tassy, p. 171) et figuré en 1784 sur un plan de Brion de la Tour (*Bib. Nat.*, cartes GeC. 1836).

2. Haëdo (*Top.*, ch. IX ; *Hist.*, p. 80), on l'appelait aussi Bordj Hassan. Il formait un quadrilatère presque rectangulaire de 150^m × 100, au centre duquel était une tour ; il est ainsi figuré dès 1575 sur le plan célèbre de l'Atlas de Braun. Boutin (*o. c.* Feuille 5) en a donné le plan.

3. Cet ouvrage, qui n'est jamais oublié dans les vieux plans d'Alger et qui souvent est représenté avec exagération, a été cependant signalé, peu après son achèvement, à Lanfreducci et Bosio comme « de peu d'importance et facile à prendre, comme étant dominé tout autour par des endroits élevés ; c'était l'avis « unanime des gens ayant la pratique d'Alger » (*o. c.* p. 471). Venture de Paradis, en 1789 (*o. p.* p. 6) en parle avec mépris, comme étant « mal flanqué, sans fossés ni chemins couverts ». Voir Boutin (*o. c.* p. 26-27-31-32). En 1830, chaque boulet qui frappait le revêtement faisait un trou

ne soupçonnaient nullement qu'elle pourrait devenir un jour la clef de leur ville.

En revanche, les souverains d'Alger avaient multiplié les ouvrages du côté et sur le bord même de la mer. Au nord de la ville, le Bordj Eulj-Ali (Fort dit « des vingt-quatre heures ») avait été construit en 1568-69¹ pour empêcher un débarquement sur la plage de Bab-el-Oued ; le « Fort Neuf » (Bordj Djedid) bâti en 1802-1803, tout à côté du rempart de la ville, vint compléter le boulevard maritime d'Alger². Plus loin vers le Nord, le « Fort des Fèves », désigné au xix^e siècle sous le nom de « Fort des Anglais », fut construit en 1669-1670 sous Ali-Agha³. Le promontoire de la Pointe Pescade⁴ fut couronné en 1671, puis en 1823-1824, de deux fortins superposés. Six batteries, dont trois voisines des deux premiers bordjs, appuyaient cette ligne de défense. Du côté du Sud, le Fort Bab-Azoun, élevé sur l'emplacement d'une batterie,

d'où coulait le sable (Gabriel Esquer. *La prise d'Alger*, Paris-Alger, 1923, p. 364).

1. Commencé par Mohammed Pacha, ce fort que les Français ont appelé ainsi pour des raisons inconnues, fut achevé par son successeur, le renégat Ucciali (Gab. Colin, *o. c.*, p. 21-23). On l'appelait aussi Bordj-bou-Lila (Fort d'une nuit) ou Bordj Sidti Taklilet. Les courtines étaient en blocs de pisé ; on y découvrit en 1853, lors de sa démolition, le moulage en creux d'un corps qui fut identifié comme étant celui du martyr Geronimo, enseveli vivant dans un des blocs.

2. Gab. Colin, *o. c.* p. 181. On l'appelait aussi Bordj-ez-Zoubia ou « Fort des ordures », parce qu'il touchait au fossé nord de la ville, encombré d'immondices. Il dominait une petite crique où l'on démolissait des bateaux provenant des prises.

3. Bordj Qâmât-el-Foûl (de la haute taille des fèves) indiqué sur la carte d'État-major de 1834 sous le nom de Kalat-el-Foul.

4. Ces fortins interdisaient l'accès d'une petite plage appelée par les indigènes « Mers-ed-debân », le « port aux mouches » (Gab. Colin, p. 229-230).

en 1661, à la suite d'une tentative de débarquement clandestin des chevaliers de Malte, fut refait sur un nouveau plan en 1804-1805 ; il était solidement bâti sur les schistes noirs du Ras Tafoura, à 800 mètres de la porte Bab-Azoun¹. Il battait les abords de l'anse du Palmier et avec l'appui de cinq batteries voisines, le fond de la baie de l'Agha. Plus loin, vers le Sud-Est et l'Est, l'accès de la plage était interdit par des batteries, comme celles du Hamma, des dunes de Hussein-Dey, de Fort de l'Eau, de l'Harrach et de Tementfoust². Les Turcs pouvaient ainsi se croire à l'abri de toute surprise, du moins du côté de la baie. Leurs forts étaient d'ailleurs peu solides, à l'exception des plus récents, tels que le Fort Bab-Azoun construit en pierres massives³. Ceux du secteur Nord

1. Les Algériens le nommaient « Bordj Sefid », le « Fort blanc » à cause du contraste des murs blancs avec la roche noire qui le supportait (Gab. Colin, p. 183-184). Aucun ouvrage de quelque importance n'existait auparavant sur cet emplacement. Il est à remarquer en effet que ni Haëdo, ni Lanfreducci n'en font aucune mention. Un « plan du château d'Alger » légèrement postérieur à 1661 (*Arch. S. H. M. Portef.* 106-5) le mentionne ainsi : « petit fort où il y a 6 pièces de canons fait par les Turcs depuis le départ du Chevalier Paul ». Laugier de Tassy, en 1725 (*o. c.*, p. 175) le dénomme « Fort Babazon » et le range parmi les quatre châteaux (forts détachés d'Alger). C'est avec raison que H. D. de Grammont (*o. c.*, p. 212) fait dater de 1661 la construction du premier ouvrage jugé insuffisant dans la suite.

2. Du Ras Tafoura à l'embouchure de l'Harrach, il n'y avait pas moins de douze batteries, dont plusieurs récentes ; chaque bombardement avait déterminé un renforcement de la défense (H.-D. de Grammont, *o. c.* p. 212) c'est ainsi qu'en 1670 Ali Agha fit fortifier Matifou (Tementfoust) et l'embouchure de l'Harrach (p. 219). Après le bombardement de Tourville, de nouvelles batteries furent installées, (p. 282). Après celui de Lord Exmouth, Omar Agha fit faire d'énormes travaux. Selon le témoignage de W. Shaler (*o. c.* p. 184), la ville était après son règne « en meilleur état de défense qu'elle ne l'avait jamais été ». (Voir Boutin, feuille I, 12, 13, 14 et 15.

3. Les parapets des nouveaux forts étaient en pierre, et non plus en

pouvaient d'ailleurs être pris à revers par un ennemi maître des hauteurs de Fort l'Empereur et des pentes de la Bouzarea. Cette hypothèse avait été négligée.

Fière de ses murs et de ses bordjs, la cité des Corsaires « la ville bien gardée », le « boulevard de la guerre sainte »¹, n'en subit pas moins toutes les vicissitudes auxquelles devait être exposée une fortune fondée bien moins sur leur propre force et sur la richesse du pays que sur leurs déprédations, et aussi sur les rivalités ou même sur la complicité des puissances européennes. L'histoire des variations de la population d'Alger en est un témoignage. Nous ne possédons malheureusement, pour les apprécier, d'autres données que les renseignements fournis par les voyageurs ou les captifs chrétiens, peu précis en général, surtout quand ils comptent par maisons ou par feux. Cependant il est un fait indéniable : c'est qu'Alger était en 1830 une ville déchue et dépeuplée, alors qu'au xvii^e siècle les succès de la course lui avaient donné l'abondance des biens et celle des hommes.

Ce ne fut pas cependant, au début de la domination turque, la seule cause qui contribua à faire d'une petite bourgade une ville considérable. Nous avons vu qu'elle profita de l'émigration du xv^e siècle déterminée par la conquête des Espagnols, par la chute du dernier royaume maure et par les persécutions dirigées contre les Musulmans de la péninsule.

brique ou en pisé. Un remplissage de décombres et de terre battue entre deux murs parallèles formait la protection principale ; les plateformes étaient en pierres plates ou en briques de champ (Boutin, *o. c.* p. 29).

1. Voir par exemple Gab. Colin, *o. c.* p. 82, 197, 239. Formules banales d'ailleurs, dont la dernière n'avait pu répondre à la réalité qu'aux temps de la conquête espagnole.

Haëdo, parlant des convoitises d'Aroudj en 1516, qualifie Alger de « ville si importante, si riche, si populeuse »¹. En tenant compte d'une exagération évidente, il reste acquis qu'à cette époque la ville était déjà en voie d'accroissement ; l'Espagne continua à lui envoyer des réfugiés jusque dans les premières années du xvii^e siècle². Outre les Musulmans, elle recevait des immigrants Juifs depuis la fin du xiii^e siècle ; leur nombre s'accrut à la fin du xv^e, au xvi^e et lors du grand exode de 1609³. Kheïr-ed-din avait autorisé leur établissement dans la Régence, sous quelques réserves, limi-

1. Haëdo, *Hist.*, I, 7.

2. Gramaye (*o. c.*, II, IV) déclare, en 1623, « qu'il y a cent ans, personne ne parlait d'Alger, mais qu'il a grandi après l'expulsion des Maures d'Espagne en 1492, en 1567 et en 1607 ». Haëdo (*Hist.*, p. 195) raconte que Hassan Veneziano ramena en 1584, 2000 morisques « tant hommes que femmes » des environs d'Alicante, qui lui avaient écrit pour lui demander refuge.

3. Sur l'histoire de l'immigration juive, voir H.D. de Grammont (*o. c.*, p. 233-236), J.-M. Haddey (pseudonyme de A. Devoulx). *Le livre d'or des Israélites algériens*. Alger 1871 et Isaac Bloch. *Inscriptions Tumulaires des anciens cimetières israélites d'Alger*. Paris 1888. La population juive d'Alger a été formée de la juxtaposition, puis de la fusion de deux éléments : un élément africain, le plus ancien, qui au xiv^e siècle, avait pris le costume et les mœurs des indigènes musulmans, et croupissait d'ailleurs dans la misère et l'ignorance ; on le distinguait plus tard sous le nom de « porteur de turbans », et un élément espagnol originaire surtout du royaume. d'Aragon, et particulièrement de Majorque. Une première émigration importante aurait eu lieu après la conquête des Baléares, en 1287, par Alphonse d'Aragon qui interdit tout autre culte que le catholique. Alors vinrent ceux qu'on appela les « porteurs de capuches ou de bérêts ». On distingua d'ailleurs des « Chekliines » marjoquins les « Kiboussiines » venus de la péninsule. Ceux-ci affluèrent en 1391 sous la conduite des rabbins Isaac Bar Scheschath Barfat et Simon ben Cemach Duran ; le premier, connu aussi sous les noms abrégés, de Barchichat ou Ribach, était originaire de Barcelone. Ils ont été « les vrais fondateurs du judaïsme algérien ». Ces immigrants apportèrent avec l'intelligence, la richesse,

tant leurs opérations commerciales. Mais la création du royaume Barbaresque, qui donnait à la piraterie une consécration officielle et en faisait une institution organisée, fit de la capitale des corsaires l'Eldorado de tous les aventuriers du Levant et de la Méditerranée entière. Cette attraction n'était pas inutile pour compenser les ravages que la famine et la peste, deux fléaux toujours menaçants, exerçaient dans les rangs de la population d'Alger¹.

Le premier essai de dénombrement que nous possédions est celui de Haëdo. En 1580, il estimait la population totale d'Alger à 12.200 maisons, ce qui représente pour le moins 60.000 habitants. Il ne comptait pas dans ce chiffre 25.000 chrétiens captifs², ni quelques marchands Européens. A l'en

la science, l'aptitude au commerce et à l'industrie. Bien que dans la suite la fusion se soit opérée entre les divers éléments, quelques familles, comme les Duran, les Stora, les Séror et les Ben Haïm se rattachent à ce dernier rameau. En 1492 eut lieu une nouvelle immigration, considérable sans doute ; on cite comme venus de Grenade les Gavisson qui fournissent des médecins aux souverains d'Alger. Un grand exode d'Espagne suivit l'édit de 1609. Par ailleurs Alger reçut des Juifs d'Italie, en 1342, des Pays-Bas en 1350, de France en 1403, d'Angleterre en 1422. L'élément italien prit, dans les derniers temps de la Régence, la première place, avec ceux qu'on appelait les Livournais, « El Gourniyan ».

1. Haëdo, dont le témoignage peut être accepté, en raison de la proximité des événements qu'il relate, signale « une peste très violente » en 1556 et 1557, dont « il mourut beaucoup de monde », une grande peste qui dura de 1572 à 1574 et qui « enleva plus du tiers de la population », une famine terrible en 1579-1580. Il précise : du 17 janvier 1580 jour de la Fête du Mouton au 17 février, 5.656 Maures ou Arabes moururent de faim dans les rues d'Alger. (*Hist.*, p. 88, 112, 154, 156, 171).

2. Haëdo, *Top.*, ch. X et XVI. Une bonne partie de ces esclaves ne résidait d'ailleurs pas à Alger, mais dans les environs directs et dans la Mitidja où ils étaient employés à la culture.

croire, plus de 6.000 maisons étaient celles des « Turcs de profession », expression plaisante qui désigne les renégats de toutes les nations, esclaves convertis ou aventuriers attirés par les profits de la course, Espagnols de la péninsule ou des Baléares, Français, Corses, Sardes, Napolitains, Grecs, Anglais, voire même Hongrois et Juifs¹. Ils formaient donc l'élément le plus important numériquement, surtout si l'on y ajoute les naturels des pays ottomans, Turquie d'Europe et Anatolie, venus avec Aroudj et Kheïr-ed-din ou dans la suite, que notre auteur estime à environ 10.000². Les Maures, parmi lesquels Haëdo range les « Baldis », originaires de la ville même, les Moudejares et les Tagarins, les Kabyles et les Arabes, représentaient environ 25.000 habitants³. Les Juifs

1. En 1634, selon le Père Dan (*o. c.* p. 341) le « bruit commun » est qu'il y a à Alger 8.000 renégats, dont beaucoup sont Janissaires ou soldats de la milice; ils auraient 1.000 à 1.200 femmes européennes, Espagnoles, Portugaises Italiennes, Grecques, Anglaises, beaucoup de Russes achetées à Constantinople; 3 ou 4 Françaises seraient mariées à des Turcs. Il est assez difficile d'accorder le chiffre de 8.000 avec celui que donne Haëdo — si l'on n'admet pas que le Père Dan parle des chefs de ménage et Haëdo des ménages. On peut admettre de toute manière que la majorité de la population d'Alger était Turque d'origine ou « de profession ».

2. Haëdo parle à plusieurs reprises de ces arrivages de Levantins; on les appelle dit-il, les « chacals » ou les « vilains » (*Hist.*, p. 83 et 124). Il compte pour cette population, dans sa *Topographie*, 1.600 maisons, soit environ 8.000 hommes auxquels il faut bien ajouter 2.000 Janissaires casernés, sur les 4.000 qu'il signale à Alger, les autres étant des renégats.

3. Selon Haëdo, il y a en effet 2.500 maisons de Baldis, 700 maisons de Kabyles dont 100 pour les « Azuagos » ou Zouaouas de la Kabylie du Djurdjura et 600 pour les autres tribus, 1.000 maisons pour les Moudejares et les Tagarins. Il ne donne pas de chiffre pour les Arabes, population flottante, indésirable, habitant des gourbis de paille au faubourg Bab-Azoun ou couchant sous les porches. Le total représente donc 4.200 maisons auxquelles il faut joindre les Arabes estimés en 1623 par Gramaye à plus de 3.000. Il s'agit donc bien de

ne figurent dans ce dénombrement que pour 150 « maisons » ; mais nous savons par ailleurs qu'ils vivaient entassés dans leurs quartiers spéciaux, et leur nombre était de 5.000 pour le moins¹. Il est impossible de contrôler ces estimations ; si on les admet, on pourra se rendre compte rétrospectivement de ce que la population d'Alger devait être un siècle plus tôt, vers le milieu du xv^e : 20.000 habitants peut-être, guère davantage². Elle aurait donc été triplée depuis cette époque, par la venue des Turcs, par l'afflux des renégats et par l'émigration des Musulmans et des Juifs d'Espagne. Il n'y a rien d'impossible à cela.

25.000 habitants environ dénommés « Maures ». Notons l'importance de la population Kabyle. Haëdo raconte (*Hist.*, p. 121) que Hassan Pacha, après son alliance avec le roi de Kouko aurait attiré les « Azuagos » pour utiliser leur valeur militaire (vers 1558) mais que devant une véritable invasion, il aurait pris une mesure d'expulsion générale.

1. Gramaye cite deux maisons, avec les noms de leurs propriétaires, qui contiennent respectivement 260 et 300 personnes. Il estime la population juive de son temps à 8.000 individus. Le Père Dan donne le même chiffre.

2. Si l'on défalque en effet du total donné par Haëdo tous les éléments immigrés.

CHAPITRE III

LE XVII^e SIÈCLE : ÈRE DE PROSPÉRITÉ

Elle avait encore augmenté lorsque le Père Dan visita la ville en 1634. Selon lui, Alger contenait 15.000 maisons et 100.000 habitants. Quelques années auparavant, Gramaye qui paraît avoir cherché à se renseigner particulièrement sur ce sujet, commentant les chiffres donnés par Haëdo, estimait l'accroissement à 1.000 maisons pour le moins. Il l'attribuait à deux causes : en premier lieu, à l'arrivée des Maures expulsés d'Espagne en 1609, ¹ qui occupèrent 300 maisons nouvelles, puis à la destruction du faubourg Bab-Azoun, rasé en 1573 sur l'ordre d'Arab Ahmed pour des raisons militaires ² et au reflux de la population de ses 2.000 maisons dans l'intérieur de l'enceinte. Il serait assurément imprudent de faire

1. Le nombre des immigrants a été en effet assez considérable pour que, en 1612, le Divan, par crainte du manque d'eau et de la disette, ait ordonné aux Tagarins de sortir de la ville. La plupart refusèrent d'ailleurs ; il en est qui allèrent s'établir au-dessus de la Casbah, là où leur nom s'est conservé jusqu'à nos jours. (H.-D. de Grammont, *o. c.* p. 151).

2. Haëdo, *Hist.*, p. 154, parle « d'un grand et riche faubourg... dont on voit encore aujourd'hui les ruines et les murs. »

entrer en ligne de compte l'accroissement par la natalité¹. Mais si, à plus juste titre, on invoque l'attraction exercée par Alger, au début du xvii^e siècle, âge d'or des corsaires, sur tous les vagabonds de la Méditerranée, les arrivages annuels de Turcs d'Europe et d'Asie attirés par leurs exploits, les éléments que ne manquait pas de fournir la population kabyle et arabe de l'intérieur, mal vue d'ailleurs et suspectée, on peut sans difficulté admettre que l'enceinte d'Alger, au milieu du xvii^e siècle, enfermait plus de 100.000 habitants².

Ce fut en effet, pour la piraterie des Barbaresques, l'ère de la plus grande prospérité. Aux galiotes et aux brigantins qu'avait vus Haëdo dans le port et les arsenaux d'Alger, étaient venus se joindre de grandes galères et des « vaisseaux ronds » ou de haut bord, dont les Algériens avaient appris la construction et la manœuvre des Européens, corsaires ou captifs³. Les « reïs » d'Alger ne se contentaient plus de pratiquer la course dans toute la Méditerranée occidentale, mais ils avaient

1. Si l'on songe qu'aujourd'hui, malgré les mesures prises contre l'invasion des maladies épidémiques, cet accroissement est dans les villes, à Alger notamment, très faible et négatif pour de nombreuses années.

2. Dans ce chiffre ne sont pas compris les esclaves chrétiens que le Père Dan reproduisant peut-être le chiffre de Haëdo, compte pour 25.000, tandis que Gramaye en évalue le nombre à 35.000.

3. H.-D. de Grammont (*o. c.*, p. 149). Ce serait un corsaire Flamand, Simon Dansa, qui aurait dressé leurs équipages en 1606. Le Père Dan parle de ces frégates et de ces vaisseaux ronds et de l'extension qu'ils leur permirent de donner à leurs expéditions (*o. c.*, p. 307, 312-313). Parmi les captifs, on estimait particulièrement et on traitait avec des égards spéciaux ceux qui, comme ingénieurs, comme maîtres-ouvriers et comme simples ouvriers, exerçaient des métiers se rapportant à l'armement maritime (A. Devoulx. *La marine de la Régence d'Alger. Revue africaine*, XIII, sept. 1869).

étendu le champ de leurs entreprises du côté du Levant¹, vers Alexandrie, Smyrne et Chypre, et du côté du Ponant, où ils guettaient dans les parages et au-delà du détroit de Gibraltar, les navires Bretons, Normands et Anglais. Ils écumaient les côtes du Portugal, poussaient vers le Sud jusqu'à Madère ravagée en 1617, poussaient des pointes jusqu'en Angleterre (1631), et en 1616, on les avait même vus paraître sur la côte Ouest de l'Islande². Les prises pouvaient atteindre des valeurs considérables. Le Père Dan les estimait, pour les vingt-cinq ou trente années antérieures à 1634, à 600 vaisseaux, et à vingt millions de livres ; en certaines années, 1615 et 1616 par exemple, elles étaient montées à plus de deux et trois millions. ³ A cette époque, la milice d'Alger, « l'odjak » comptait 22.000 « yoldachs » ou Janissaires ; depuis 1558 ils participaient aux expéditions des « reïs », ce qui n'avait pas peu contribué à faciliter le recrutement de cette milice. Les

1. Les relations diplomatiques des puissances chrétiennes, et notamment celles de la France avec la Régence, avaient pour but de protéger le commerce du Levant, bien plus que de développer le trafic avec « les États misérables » de l'Afrique du Nord. (P. Masson. *Histoire des établissements et du commerce Français dans l'Afrique Barbaresque* (1560-1793). Paris, 1903. Avant-propos, p. vi).

2. Père Dan, *o. c.* p. 312. Nous avons pu constater nous-même, au cours d'un voyage en Islande, que le souvenir de leur débarquement s'est conservé dans les îles Vestmann, sur la côte Sud-Ouest de l'île.

3. Sur les seuls Français, malgré le traité conclu par Samson Napollon en 1628, les prises s'étaient élevées, pour six années, à 4.752.000 livres, soit 80 bateaux et 1301 personnes. (Père Dan, p. 320). En 1634, le même auteur compte dans la flotte d'Alger 4 galères seulement de 23 et 24 bancs (Haëdo en dénombrait 35), 1 brigantin de 15 bancs, 8 frégates de 5 à 6 bancs, mais en revanche 70 navires ronds, polacres et grandes barques de 35 et 40 canons, soit plus de 80 bateaux divers, dont il vit partir le 7 août 1634, « les plus beaux et les mieux ornés qu'il fût possible de voir ». (p. 307-315).

richesses affluaient dans les palais et les villas des plus illustres corsaires, renégats pour la plupart¹. Chaque famille avait un ou plusieurs esclaves chrétiens; les plus riches les entassaient dans les six bagnes de la ville, dont un, celui « du Roi », n'en contenait pas moins de 2.000. Toute la population participait au trafic des captifs et des marchandises provenant des prises; les Juifs, notamment les Juifs « Francs », se chargeaient d'écouler ces dernières, par Livourne surtout, où tous leurs coréligionnaires servaient aussi d'intermédiaires pour le rachat des esclaves chrétiens². Les mosquées, les marabouts et les fondations pieuses d'Alger avaient aussi leur part des bénéfices de la piraterie.

1. Gramaye (o. c., VII, IV) cite notamment Faret-bey, Ali Mami (Mami Arnaute) Ali Pizilini (Ali Bitchnine, Piccinino), Aripagi, Asan Portuges, Salomon Reys (un marseillais).

2. Parmi les nombreuses relations des captifs, la plus intéressante est celle d'Aranda captif en 1644. (*Relation de la captivité du sieur Emanuel d'Aranda*, Paris, 1657) où l'on trouve décrites d'une manière très-vivante les mœurs du bagne et les négociations louches auxquelles donnaient lieu les rachats. Voir aussi les *Mémoires du Chevalier d'Arvieux* mis en ordre par le P. Labat, Paris, 1735, tome V. L'auteur a séjourné à Alger en 1674. Nous ne parlons pas ici des récits de rédempptions ni d'autres récits qui relèvent plutôt du roman. Les premiers sont manifestement tendancieux. Voir la bibliographie de Ch. Tailliant (o. c.) et du même auteur : *L'Algérie dans la littérature française*, Paris, 1925, ch. I.

CHAPITRE IV

LE XVIII^e SIÈCLE ET LE DÉBUT DU XIX^e : LA DÉCADENCE

Au xviii^e siècle, les choses avaient bien changé. Si, en 1725, Laugier de Tassy ¹, estime encore la population d'Alger à 100.000 habitants, si Tollot ², en 1731, surenchérit encore en donnant le chiffre discutable de 150.000, Venture de Paradis ³, en 1789, constate qu' « Alger a l'étendue qu'aurait en France une ville de 25 à 30.000 âmes », y compte 5.000 maisons et lui attribue 50.000 habitants, dont 32.000 Maures, 3.000 Turcs Levantins, 6.000 Kouloughlis ⁴, 7.000 Juifs et 2.000 esclaves. A la même époque, un Allemand qui a vécu quatre ans dans la Régence, le Chevalier von Rehbinder, donne le chiffre de 80.000 habitants comme un maximum ⁵.

1. Laugier de Tassy, *o. c.*, p. 181.

2. Tollot, *o. c.*, p. 70.

3. Venture de Paradis, *o. c.*, p. 3 et suivantes.

4. Population issue des mariages de Turcs avec des femmes indigènes. Exclue de toutes les fonctions par les Turcs et méprisés par eux, ils vivaient généralement pauvres, de petits commerces et de petites industries.

5. I. Ad. Frhn. von Rehbinder. *Nachrichten und Bemerkungen über den*

Au premier rang des causes qui peuvent expliquer cette diminution — dont nous renonçons à donner une estimation précise — il faut placer la décadence de la course. Les traités conclus avec la France (1628-1666-1689), avec l'Angleterre (1682), avec la Hollande (1680), en limitaient les profits. Les croisières de plus en plus nombreuses de ces puissances, les bombardements en représaille des violations de traités, enfin les troubles et l'anarchie même de la Régence avaient porté de graves atteintes à la prospérité des corsaires. L'odjak était réduit à 5.000 soldats en 1769, et fait significatif, le nombre des renégats était tombé à moins de 300¹. La marine avait subi des pertes importantes. En 1724, selon Peyssonnel², Alger n'arme que vingt-quatre vaisseaux en course ; en 1725, Laugier de Tassy n'en trouve que vingt-et-un³, Shaw note en 1738⁴ que les Algériens n'ont plus de bons capitaines et qu'il ne leur reste plus que six grands vaisseaux. En 1788, Venture de Paradis ne dénombre plus que huit chebeks ou

Algierschen Staat. Altona. 1798, 3 vol. L'auteur a séjourné de 1785 à 1788. Voir tome I, p. 114-116. Cet ouvrage, d'une documentation intéressante et précise, a été à peu près complètement négligé par les écrivains, sans doute parce qu'il n'était pas traduit.

1. H.-D. de Grammont, *o. c.* p. 240. Von Rehbinder note en 1788 qu'on ne voit presque plus de renégats, quelques Juifs seulement, des domestiques Juives surtout. (*o. c.* I, p. 469). Pananti. (*Relation d'un séjour à Alger*, trad. de l'anglais, Paris, 1820, constate (p. 241) en 1814 le petit nombre des renégats alimentés avant tout par les bagnes de Ceuta.

2. Peyssonnel, *o. c.* quelques-uns n'ont que dix pièces de canons. Il y a en outre quelques galiotes.

3. Laugier de Tassy, *o. c.* p. 261.

4. Dr Shaw. *Voyage dans la Régence d'Alger*, trad. Mac-Carthy, Paris, 1830. L'édition anglaise date de 1738 (*Travels and observations*, Oxford). — Voir aussi A. Devoulx, *o. c.* p. 394.

barques de 18, 22, 30 canons et deux galiotes¹. La course continue cependant, au détriment des Espagnols, des Gênois, des Napolitains, des Toscans, des Grecs, des Portugais, des Danois. Mais le registre des prises accuse la diminution des bénéfices². Entre les années 1765 et 1792, la valeur maxima représente 581.580 francs, et l'on compte neuf années où elles n'ont même pas atteint 100.000 francs. Il est vrai qu'il y eut une sérieuse recrudescence de la course dans les dernières années du siècle, à la faveur des guerres qui occupaient les puissances européennes. De 1793 à 1801, la valeur des prises atteint des chiffres inconnus pendant tout le XVIII^e³; la marine Algérienne s'est relevée; elle compte, au commencement du XIX^e siècle, 30 navires dont trois frégates de 44 canons, elle a trouvé un chef redoutable, le reïs Hamidou, enfant d'Alger, dont les exploits se sont poursuivis jusqu'en 1815⁴. Les pays Italiens ont été particulièrement éprouvés.

1. Venture de Paradis, *o. c.* p. 6. Il ajoute, il est vrai, que l'on a décidé, après les bombardements des Espagnols en 1784 et en 1787, de construire 60 chaloupes canonnères et 40 chaloupes bombardières. Celles qui sont construites pourrissent dans les fossés de Bab-el-Oued. Voir aussi G.-T. Raynal. *Histoire philosophique et politique des établissements et du commerce des Européens dans l'Afrique septentrionale*, 2 vol. Paris, 1826. Manuscrit publié par Peuchet, mais qui date de 1788, tome II, p. 124-127. « Faute de pâture, nul particulier ne fait plus d'armement en course ».

2. Albert Devoulx. *Le registre des prises maritimes. Revue Africaine*. XV et XVI. Alger, 1871-72. En 1771, 4.350 francs de prises.

3. *Idem*. En 1793, 1.352.317 francs, en 1794, 1.204.366 francs, en 1797, 1.294.269 francs, en 1798, 1.510.528 francs, en 1799, 1.583.482 francs. A partir de 1800, on tombe à des chiffres très-inférieurs, sauf en 1812 et en 1814. En 1826, on ne trouve mentionnés dans les registres que 106.681 francs.

4. Ernest Mercier, *o. c.*, tome III, p. 454, 461, 478, 490 et Albert Devoulx. *Le Raïs Hamidou*. Alger, 1858.

Il n'en est pas moins vrai que Boutin, en 1808, considérait la marine algérienne comme « nulle pour nous » ¹. En 1830, on ne trouva dans le port que trois grandes frégates, dont une en construction, deux corvettes, dix bricks ou goelettes, quelques chebeks et trente-deux chaloupes canonnières ².

Le nombre des esclaves chrétiens avait également diminué. Venture de Paradis en compte près de 2.000 ³ ; mais les rachats et les ravages de la peste avaient réduit ce chiffre en 1788 à environ 800, dont 600 résidaient dans la ville. Ils ne suffisaient plus à exécuter les travaux publics ⁴. Après les campagnes fructueuses de 1793 à 1815, la course en fournit un nouveau contingent. Cependant en 1816, lord Exmouth n'en trouve que 1.642 qu'il délivra ⁵. En 1830, il n'y en avait que

1. Boutin, *o. c.*, p. 48. Il compte 3 frégates de 50, 46 et 44 canons, 7 chebeks, 10 chaloupes canonnières pontées, 50 non pontées et quelques petits bateaux.

2. Rozet, *o. c.*, III, p. 384. Deux frégates, envoyées en Grèce, ne purent rejoindre Alger à cause du blocus. L'auteur note que lors du bombardement de 1816, le port abritait 4 frégates de 40 à 50 canons, 1 de 38, 4 corvettes de 20 à 30, 12 bricks et goelettes, 30 chaloupes canonnières.

3. Venture de Paradis, *o. c.*, p. 3. Il comprend en effet dans ce chiffre les chrétiens libres fort peu nombreux et déclare (p. 51) que l'on ne doit plus en fait compter que 500 esclaves.

4. Il est mort, en 1787 seulement, 613 chrétiens, sans compter ce qui dut périr dans les jardins » (G. T. Raynal, *o. c.*, II, p. 112) Von Rehbinder donne un tableau très précis des décès de mars à juillet ; on y compte 540 chrétiens (III, p. 289). En 1785, selon lui, il y avait 2.000 esclaves ; mais 500 ont été rachetés par l'Espagne et le royaume de Naples, 700 sont morts de la peste, quelques-uns ont été affranchis. Il estime qu'en 1788, il n'en reste guère que 800. C'est le chiffre que donne aussi Raynal (II, p. 133). Or la Régence avait besoin pour ses travaux de 1.200 à 1.500 (*Mém. sur Alger du consul de Kercy* (Boutin, *o. c.*, p. 104).

5. T. L. Playfair. *Episodes de l'histoire des relations de la Grande-Bretagne*

122¹. L'odjak même était tombé au chiffre de 6.000 habitants à la fin du XVIII^e siècle², en ne comptant il est vrai que les Turcs, qui se renouvelaient de plus en plus difficilement³.

Ainsi Alger avait singulièrement déchu de son importance, depuis le début ou tout au moins depuis le milieu du XVIII^e siècle. La décadence de la course, avec laquelle coïncide d'une manière évidente la diminution de la population et des forces de la Régence, n'en est cependant pas la cause unique. Durant cette période en effet, deux fléaux redoutables⁴ l'ont éprouvée à plusieurs reprises : la famine et la peste ; et ils s'accompagnèrent presque toujours. Ils n'y étaient certes pas inconnus auparavant ; mais ils paraissent bien avoir sévi avec une fureur croissante⁵. En juin 1740, la peste, apportée d'Alexandrie, fait périr dans la première semaine 1.000 personnes et

avec les Etats Barbaresques avant la conquête française. Revue Africaine. XXIV, 1880, p. 32. Dans le dénombrement, on trouve 1.110 Napolitains et Siciliens, 174 Romains, 226 Espagnols et seulement 2 Français.

1. Rozet, *o. c.*, III, p. 41.

2. Raynal, (*o. c.*, II, p. 120) parle de 10.000 hommes, mais ne compte que 6.000 Turcs dont beaucoup sont hors d'Alger. Boutin (*o. c.*, p. 45) estime les forces d'infanterie de la Régence à 15.000 hommes au « grand maximum » dont 5.000 Kouloughlis et Zouaouas.

3. Il vient encore cependant quelques recrues d'Anatolie par Smyrne (Raynal, II, p. 130).

4. Il est à noter que les bombardements, d'ailleurs rares au XVIII^e siècle, ne faisaient jamais que peu de victimes. Celui de Duquesne, en 1682, détruisit une centaine de maisons, deux ou trois mosquées et tua 1.000 personnes. Celui de Tourville atteignit fort peu la population. Celui de Lord Exmouth tua 1.500 personnes.

5. Adrien Berbrugger. *Mémoire sur la peste en Algérie depuis 1552 jusqu'en 1819.* (Exploration scientifique de l'Algérie, II. Paris, 1847) et de Grammont (*o. c.*, p. 297, 306, 310, 339, 378). Selon Haëdo (Top. XL, p. 461) la peste apparaissait à Alger « tous les dix, douze ou quinze ans, apportée par

pendant le premier mois 300 à 400 par jour ; l'épidémie dura trois ans ¹. Elle avait suivi une période de sécheresse et de famine, de 1734 à 1737, qui, affaiblissant la population, lui enlevait toute force de résistance au mal. En 1752 commence, pour durer quatre ans, une nouvelle série de pestes et de disettes ; il meurt jusqu'à 1.700 personnes en un mois. En 1755 apparaît une autre calamité déjà éprouvée par la ville, le tremblement de terre, dont les secousses s'espacent sur deux mois ² ; les aqueducs sont coupés, les habitants manquent d'eau. Jamais Alger n'a connu à la fois autant de souffrances, car il s'y ajoute encore les incendies, les pillages qui les accompagnent, les attaques des Kabyles qui en 1767 arrivent jusqu'aux portes de la ville et en interceptent le ravitaillement, les sauterelles qui dévorent les récoltes ; tous les malheurs s'abattent ainsi à la fois sur la capitale, qui ne connaît de répit qu'en 1773. Avec l'année 1787, la peste reparait, plus terrible que jamais. « La population d'Alger est réduite à moins de cinquante mille habitants, écrit l'abbé Raynal en 1788, depuis que suivant le relevé fait aux portes de la ville, la peste de 1787 lui enleva 14.334 musulmans, 1.774 Juifs, 613 chrétiens

des navires » ; aucune précaution n'était prise contre l'invasion du fléau. Le fléau a sévi à Alger, en 1620, de 1639 à 1643, de 1648 à 1650. Suivant un mémoire cité par Paul Masson (*o. c.*, p. 154, note) la ville aurait été fortement dépeuplée par la peste de 1661 à 1663 (on l'appela la « haboubat el q'ouïa », la « forte peste ») au point d'être réduite à 4.000 feux. Il fallait évidemment une forte immigration pour combler les vides. Au xviii^e siècle, cet apport manqua.

1. H. D. de Grammont, p. 297.

2. *Idem*, p. 189 et 277. Alger qui avait été éprouvé en 1639, fut à moitié détruit en février 1717 par de terribles secousses (3-4-5 février) qui mirent la population en fuite et déterminèrent des incendies. Le tremblement de terre de 1755 est celui qui détruisit Lisbonne.

libres ou esclaves, sans compter ce qui dut périr dans les jardins de son territoire »¹. Ce fut donc une perte de 16.721 habitants ! Alger dut en éprouver de nouvelles, dans les années qui suivirent, si l'on admet, avec Berbrügger², que l'épidémie a régné avec plus ou moins de force « pendant quinze années consécutives et jusqu'en 1798 ». Elle y reparut violente, de 1817 à 1819. Dans l'été de 1817, au témoignage du consul Shaler, il mourait à Alger 500 personnes par jour³. Tous ces faits sont concluants. Cette succession de calamités a certainement contribué au dépeuplement de la capitale et à son appauvrissement.

La population totale d'Alger paraît bien être tombée à 30.000 habitants, dont 18.000 Maures et Kouloughlis, 4.000 Turcs, 2.000 nègres, 1.000 Berbères et Arabes et 5.000 Juifs⁴. Encore le premier recensement fait par nous, en 1832, ne donna-t-il que le chiffre de 16.000 habitants, après un exode important sans doute, mais aussi par suite de dissimulations⁵ ; ce chiffre, même doublé, ne permet pas en tous cas de contredire les affirmations de Rozet, dont les témoignages sont ordinairement précis. Une enquête faite par le

1. G. T. Raynal, *o. c.*, II, p. 112 et Von Rehbinder, III, p. 289, qui compte en cinq mois 15.829 victimes. Venture de Paradis (*o. c.*, p. 52) estime que cette peste a dû emporter un tiers de la population.

2. A. Berbrügger, *o. c.*, p. 230.

3. W. Shaler, *o. c.*, p. 188-92. Cette épidémie enleva notamment le Dey Ali Khodja.

4. Ce sont les chiffres donnés par Rozet (*o. c.*) qui estime exagéré le chiffre de 73.000 donné dans l'« *Aperçu historique rédigé pour le corps expéditionnaire* ». En 1826, Shaler (*o. c.*, p. 66) comptait 50.000 habitants, dont 5.000 Juifs — et 8.000 maisons.

5. Voir plus loin, p. 97 et note 2.

service du Génie révéla, en 1830, qu'il y avait entre les murs d'Alger 6.800 maisons et beaucoup de ruines ¹. Alger était donc bien réellement une ville déchue, sinon ruinée, quand nous l'avons occupée ; ce n'est certes pas son commerce qui aurait pu la sauver.

1. Collas (*o. c.*).

CHAPITRE V

LE COMMERCE ET LES INDUSTRIES AVANT 1830

Un auteur bien informé, M. Paul Masson, a pu écrire que de 1560 à 1793, « Alger resta jusqu'à la fin une échelle secondaire, comparée aux échelles du Levant, la moins active de celles de Barbarie, après Tripoli »¹, et, parlant particulièrement du commerce de notre premier port méditerranéen avec la capitale de la Régence, il en a signalé, pour la même période, la pauvreté et le peu d'importance. « On peut, dit-il, avec les archives de la Chambre de Commerce de Marseille, faire une histoire de toutes les échelles du Levant ; pour celle d'Alger, on n'y trouve presque rien ». C'est qu'en effet les échanges avec les pays étrangers y furent toujours limités par la menace de la piraterie et par la faible capacité de la consommation locale ; la Régence exporta d'ailleurs plutôt par d'autres ports, comme Oran, Bône, le Bastion de France, et le trafic d'Alger avec l'intérieur du pays, sans cesse troublé par l'insécurité des routes, fut réduit à de médiocres proportions.

1. Paul Masson, *o. c.*, p. 580.

Depuis la fin du xvi^e siècle jusqu'au milieu du xviii^e le principal commerce d'exportation d'Alger fut sans contre, dit le trafic des esclaves chrétiens et des marchandises capturées par les corsaires. Que l'on consulte sur ce point Haëdo, Gramaye, le Père Dan ou Laugier de Tassy, la conclusion est la même. On ne comprendrait pas autrement l'intérêt que portait la population d'Alger aux expéditions des reïs¹, ni l'appauvrissement qui résulta du ralentissement de la course. La rédemption des captifs, effectuée par l'intermédiaire des Juifs², fournissait des bénéfices importants pour le souverain et pour les particuliers. Quant aux prises, en dépit des interdictions prononcées par les gouvernements, notamment par la France et l'Espagne, elles ne cessèrent d'être rachetées par des commerçants Européens³. Gramaye⁴ déclare ainsi que, pendant les six mois de sa captivité, il est sorti de la Provence et du Languedoc, des ports du duc de

1. Gramaye (*o. c.*, II, IX). « *De negotiatione et mercaturis* ». Le départ et le retour de la flotte étaient de véritables fêtes pour la population entière accourue sur le bord de la mer ; le marabout de Sidi-Betka était salué comme protecteur des corsaires. Les femmes même engageaient leurs bijoux pour prendre des parts dans l'armement des bateaux.

2. d'Aranda (*o. c.*) donne à ce sujet des détails intéressants. Voir aussi Haddey (*o. c.*).

3. « Ils sont maintenant réduits à partager ce honteux commerce avec les sujets de la Castille et principalement avec les insulaires de Minorque » (G. T. Raynal, *o. c.*, II, p. 132).

4. Gramaye estime que le prix courant des rachats est de 2.000 livres par tête ; les Pères de la Merci rachetaient au xvii^e siècle une moyenne de 140 captifs par an. En 1785, le Roi de France en a libéré 315 au prix de 644.200 livres et 60 pour 275.000 (G. T. Raynal, *o. c.*, II, p. 133). Les prétentions des maîtres croissaient naturellement avec l'importance du personnage à racheter.

Savoie, Villefranche et Nice, de Livourne et de Gênes, 80.000 pistoles d'or, soit 800.000 livres destinées à peu près entièrement à ce genre de trafic, toléré d'ailleurs, sinon encouragé par les États italiens. Les Algériens conservaient de préférence pour eux les bois de construction, les armes et les munitions, les draps et les toiles, les cotons et les soies, les drogues et les épices¹, et vendaient souvent à vil prix, les vins, les eaux-de-vie, les bières, les huiles, les viandes et les poissons salés. Les acheteurs étaient généralement les Juifs d'Alger², les Juifs Francs surtout, qui revendaient ces denrées à des Européens de la ville ou les expédiaient à Livourne, grand entrepôt de leurs coréligionnaires³; les bénéfices pouvaient atteindre

1. Père Dan (*o. c.*, p. 73).

2. Paul Masson (*o. c.*, p. 155-156). Les Juifs « Francs » étaient sous la protection des consuls, du consul de France en particulier, ils jouaient le rôle de « censeaux » courtiers et agents de change, comme dans les échelles du Maroc, avant l'établissement de notre protectorat. Voir Bloch (*o. c.*, p. 115) au début du xix^e siècle. Joseph Bacri était censal d'Espagne, faisant des avances au consul et avait des correspondants à Madrid. En 1795, le roi d'Espagne accordait aux frères Bacri une gratification, à titre de récompense pour leurs services; en 1804, lorsque Marie-Louise de Parme devint reine d'Etrurie, ils firent recommander par le roi d'Espagne à la nouvelle souveraine leur frère Salomon, négociant à Livourne.

3. Haddey, *o. c.* donne des listes de chargements, copiées dans les manifestes conservés aux archives du Consulat de France. On y voit figurer du sucre, du café, du cacao, de la cannelle, de la muscade, de la girofle, des bois des Indes, des peaux de tigres, tous produits qui ne pouvaient être originaires de la Régence ni même de l'Afrique. Pour le transport, les Juifs nolisèrent des bateaux portant le pavillon d'une puissance protégée par les traités conclus avec le beylik; ainsi s'explique le grand nombre de « polacres », de « pinques », de « tartanes », de « barques » armées sur nos côtes, commandées par des capitaines français, inscrites à Marseille, à Toulon, à Frontignan, à Martigues, à Cassis, à la Ciotat, à Sixfours, à Saint Tropez. Ce sont d'ailleurs de petits bateaux de 40, 50, 60 tonneaux; de temps à autre seulement

400 %₀. A la fin du xvii^e siècle, les marchands chrétiens en faisaient aussi des cargaisons pour les Antilles. Les bateaux capturés, quand ils n'étaient pas réarmés par les corsaires pour leurs entreprises, ou quand ils n'étaient pas démolis, étaient vendus à des Juifs ou à des Européens, parmi lesquels on voit figurer avec quelque surprise des personnages officiels, des consuls anglais, des vice-consuls, des chanceliers, des interprètes Français ¹. Les lingots d'or et d'argent et les monnaies étaient, comme de juste, le butin le plus apprécié ; les Juifs en faisaient le change avec des bénéfices considérables ².

En dehors de ce commerce interlope, qui dura jusqu'aux

figure quelque brick de 150 tonneaux. Seuls les Busnach, les Bacri, les Bouchara achètent et font naviguer des bâtiments d'une jauge supérieure ; on en voit mentionner un de 350 tonneaux en 1797. Les chargeurs sont d'ailleurs nombreux pour un tonnage souvent minime. Il paraît bien s'être fait, à l'occasion de ce commerce, un trafic de passeports destiné à protéger des bâtiments non couverts par les traités (*Mémoire du consul de Kercy, o. c.*, p. 99). Les opérations commerciales sont faites parfois sous des noms d'emprunt, « pour certaines raisons de négoce », disent les actes d'enregistrement. Benjamin Zacuto est en relation avec Livourne sous le nom de Alexandre et Philibert Léon. Les frères Molkou s'appellent communément en 1723 Angelo et Manuel Enriquès.

1. Albert Devoulx. *Le registre des prises maritimes, o. c. passim*. En 1675 et 1676, le consul anglais figure comme acheteur. Voir surtout, du même auteur, *le Relevé des principaux Français qui ont résidé à Alger de 1686 à 1830. Revue Africaine*, XVI. En 1748, un certain Dengallière, commerçant et chancelier, expédie à Marseille deux chargements de morue, provenant d'un navire français pris par les Algériens. Un autre Marseillais, Paul, fait un envoi du même genre provenant d'une prise opérée sur un bateau de Saint-Malo.

2. Gramaye (*o. c.*, II, IX), parle de deux changeurs Juifs d'Alger, qu'il pourrait nommer, et qui ont acquis ainsi une fortune de 180.000 ducats. Le ducat valait 11 à 12 francs.

derniers temps de la Régence, le trafic d'exportation eut toujours pour objets principaux les cuirs, la cire et la laine¹. Les deux premiers articles, les plus lucratifs, furent de bonne heure accaparés par les souverains d'Alger qui les écoulaient par l'intermédiaire des Juifs ou en vendaient le monopole à une maison de commerce étrangère². L'exportation des denrées alimentaires, surtout des grains et des huiles, n'était autorisée qu'exceptionnellement, par crainte de la famine ; les Anglais eurent cependant le privilège d'en acheter, en échange des armes, de la poudre et des munitions de guerre, que, dès la fin du xvi^e siècle, la « Compagnie des vingt vaisseaux » introduisait en Barbarie³. Les Hollandais, fournisseurs de la marine algérienne, bénéficièrent dans la suite de la même faveur. Outre ces produits, Alger exportait aussi des raisins secs (passerille), des figues, de l'alpiste, des dattes⁴,

1. Laugier de Tassy (*o. c.*, p. 87-88) qui a servi souvent de source aux auteurs postérieurs.

2. Venture de Paradis (*o. c.*, p. 17) cite pour les cuirs « la Maison Française » qui expédie annuellement sur Marseille 20 à 25.000 peaux et 300 à 400 quintaux de cire.

3. Paul Masson (*o. c.*, p. 137). En 1738, Shaw affirme que les exportations de Barbarie se bornent à du blé, et qu'avant la prise d'Oran par les Espagnols (1732), il en sortait 7.000 à 8.000 tonneaux. En 1725, Laugier de Tassy écrit d'autre part que le consul anglais est à Alger « le seul marchand de sa nation ». Il fournit le gouvernement algérien de munitions de guerre et d'appareils servant à la navigation et reçoit en échange de l'huile, du blé, et autres marchandises dont l'exportation n'est permise qu'à lui. Ces denrées étaient destinées à l'approvisionnement de Gibraltar. (G. T. Raynal, *o. c.*, p. 132). Ce dernier auteur signale que « les Espagnols obtiennent maintenant (1788) un peu de grains qu'ils pourraient sans beaucoup de peine obtenir de leur propre sol ».

4. Ces denrées sont mentionnées par Gramaye (*l. c.*).

des plumes d'autruche¹, quelques tissus indigènes « bouracans » de laine grossière et ceintures de soie fabriquées dans la ville même et destinées à Tunis ou à l'Anatolie, des bonnets ou calottes de laine (chechias) vers le Levant, du vermillon vers Tunis et l'Égypte ; notons aussi le tabac des environs d'Alger « très-bon et très-doux à fumer », expédié sur Tunis et Tripoli et quelques articles originaires de l'Orient et transitant à destination du Maroc².

A vrai dire, tout ce commerce d'exportation était de fort médiocre importance. Les articles sont nombreux, le tonnage est très-faible : en 1789, il représentait à peine le chargement d'une quinzaine de bateaux³. Marseille, Livourne et Gênes s'en partageaient la plus grande partie. Le gouvernement de la Régence ne faisait rien pour en faciliter le développement. Au fur et à mesure que les bénéfices de la course diminuaient, les souverains avaient multiplié les monopoles, accaparé les principaux produits, le blé, l'orge, l'huile, la laine, les cuirs, la cire, le sel, revendus avec des bénéfices de 50 à 60 %⁴. De là sans doute l'influence croissante acquise par les Juifs auprès du beylik dont ils étaient les intendants, les monnayeurs,

1. Venture de Paradis (*o. c.*, p. 38). signale que cet article a pris une certaine importance depuis 25 ans (1774 par conséquent). Il arrive par le Mzab, où les Maures et les Juifs vont le chercher pour l'expédier à Livourne. Selon Shaler, l'origine en était Ghadamès où les Mozabites entretenaient des relations commerciales.

2. *Idem*, p. 15, 17 et suivantes et G. T. Raynal, (*o. c.*, p. 130-132).

3. D'après Venture de Paradis qui compte annuellement cinq ou six bâtiments chargeant des cuirs, le même nombre pour la laine (7 à 8.000 quintaux), un pour l'huile, deux pour les autres marchandises.

4. W. Shaler (*o. c.*, p. 102) « Par ce système du monopole et par la prohibition mise sur l'exportation des produits indigènes, le gouvernement a ruiné le commerce et presque anéanti l'agriculture dans le royaume ».

les comptables, les courtiers, les interprètes¹ ; de là la réaction sanglante qui amena le 28 juin 1805 le massacre de quarante-deux membres de la communauté, parmi lesquels Nephtali Busnach, le plus riche et le plus puissant, apostrophé et assassiné par un Janissaire comme étant « le roi d'Alger². »

Les entraves qui paralysaient le commerce et en supprimaient la liberté, en le monopolisant au profit de quelques-uns, se compliquaient de l'abus des prohibitions de sortie, instituées bien moins pour sauvegarder le ravitaillement de la Régence que pour exploiter le revenu des licences d'exportation. Il faut y ajouter, sans parler des frais et des risques de la navigation, les droits de sortie, et surtout les mille vexations³ auxquelles l'avidité et la mendicité croissante des fonctionnaires du beylik, depuis l'oukil-el-Khardj⁴ jus-

1. G. T. Raynal, (*o. c.*, p. 138-146) en réalité Peuchet qui cite lui-même Pananti (*o. c.*). Les Juifs étaient les fermiers des monopoles. Haddey (*o. c.*) donne des détails nombreux et précis sur les fonctions officielles qu'ils exerçaient.

2. Voir Bloch et Haddey (*o. c.*). Cet événement fut suivi d'un exode de quelques familles. 100 personnes s'embarquèrent le 1^{er} juillet pour Tunis sur un bâtiment français ; le 10 juillet 200 partirent pour Livourne. On peut invoquer ce fait pour expliquer la diminution que l'on trouve entre le chiffre donné par Venture de Paradis (7.000 juifs à Alger) et ceux de Shaler ou de Rozet, en 1826 et en 1830 (5.000) ; au demeurant, on ne saurait raisonner sur ces estimations sans doute toujours discutables.

3. Sur les droits d'ancrage, de douane, sur les pourboires et en général sur toutes les charges pesant sur la navigation, voir Elie de la Primaudaie (*o. c.*, p. 189-192) et sur les chicanes et les vexations le *Mémoire du consul de Kercy* (p. 97-104).

4. C'était le Ministre de la Marine de la Régence, qui présidait notamment le conseil des reïs, véritable tribunal des prises. Notre consul général Dubois-Thainville dans un mémoire sur Alger (Boutin, *o. c.*, p. 131) qualifie cette

qu'au dernier chaouch, au dernier portefaix du port, exposaient les capitaines venant trafiquer à Alger. On comprend que le commerce européen ne se trouvait guère encouragé à fréquenter cette échelle. Les Juifs, mieux informés, plus souples et plus habitués à ce genre d'opérations étrangères à nos usages qui constitue le négoce des pays orientaux, étaient des concurrents redoutables. Ils en atteignaient la source même, en commanditant la course¹, ils en gardaient les débouchés par l'achat des prises, ils accaparaient les transports en nolisant des bâtiments, ils entretenaient dans les ports de la Méditerranée, à Marseille même, des agents qui pouvaient à l'occasion servir d'espions et renseigner les corsaires sur les mouvements de la navigation²; le domaine de leur négoce s'était singulièrement étendu au commencement du xix^e siècle³.

On est presque étonné de voir que le commerce marseillais ait pu résister, à Alger, à une pareille concurrence et à de pareilles épreuves. De 1776 à 1787, il est vrai en des années particulièrement tranquilles, notre port a reçu d'Alger pour

assemblée : « Là se déployaient toutes les ressources de la chicane, de la violence et de la mauvaise foi ».

1. Haddey (*o. c.*). En 1720, un d'eux est intéressé dans l'armement de la « Caravelle d'or » commandée par le reïs Chérif. Ils ont des esclaves à eux. Il existait même sous leur surveillance et leur responsabilité un bain spécial à Livourne où les Algériens pouvaient mettre en dépôt ceux pour le rachat desquels ils traitaient avec les familles (d'Aranda).

2. Laugier de Tassy (*o. c.*, XXIX) cite un certain Soliman (Salomon), Juif Livournais, fermier de la cire, espion, grand-maître du marché des esclaves, trafiquant en piastres algériennes et européennes.

3. Au xviii^e siècle, ils étaient déjà en relations avec la Communauté d'Amsterdam. En 1798, Bacri charge pour New-York sur un navire dont il est propriétaire. (Haddey).

6.269.250 livres de marchandises, soit une moyenne annuelle de 522.400 ; en 1786, le maximum a été atteint, avec 1.222.320 livres¹. Ce n'est pas le nombre des Français résidant dans la capitale de la Régence ait jamais été considérable². Des ordonnances royales obligeaient les marchands français désireux de s'établir dans les échelles de Barbarie, comme d'ailleurs dans celles du Levant, à se soumettre à l'examen de la Chambre de commerce de Marseille qui disposait du droit d'autoriser ou de refuser ; en outre elles leur interdisaient un séjour prolongé au-delà de dix années, pour les empêcher de contracter des habitudes qui les y auraient retenus et pour proportionner le nombre des trafiquants à l'importance du trafic, dans l'intérêt même des concurrents³. Certes ces mesures nous paraissent témoigner de conceptions étroites, mais elles semblent parfois avoir été inspirées par le désir de faire obstacle aux commerces louches en honneur à Alger. En tous cas, pendant

1. Paul Masson (*o. c.*, p. 580).

2. Albert Devoulx. *Relevé des principaux Français*, etc., *o. c.* Dans les dernières années du xvii^e siècle, le chiffre maximum a été de 21 (en 1690). Généralement ils n'étaient guère plus d'une dizaine. Au xviii^e siècle, dans les assemblées de la « nation française », on ne voit figurer que cinq à six personnes. Voir aussi, du même auteur A. Devoulx. *Les archives du Consulat de France à Alger*. Alger, 1865. En 1735 Tollot (*o. c.*, p. 68) n'a trouvé dans la ville que le consul de France et sa famille, le chancelier, deux commerçants et l'agent de la Compagnie d'Afrique. Venture de Paradis (*o. c.*, p. 168) notait en 1789, que les Français étaient réduits à la maison consulaire et à une seule maison de commerce. Von Rehbinder (*o. c.*, I, p. 429) estime à 100 personnes le total des chrétiens libres établis à Alger.

3. A. Devoulx. *Les archives du consulat de France* (*o. c.*, numéros 11, 26, 36). Ordonnance du 21 août 1685. — Ordonnance du 21 mars 1730. — Interdiction aux Marseillais d'acheter à Alger à d'autres qu'à des Français et de faire des envois à des Juifs ou à d'autres étrangers sous des noms d'emprunt.

le ^{xvii}e et le ^{xviii}e siècles, la « nation française » ne comptait guère plus de vingt personnes, et elle fut souvent réduite à bien moins. Le commerce français d'exportation, après avoir été partagé entre deux ou trois maisons, finit par être une espèce de monopole entre les mains d'une seule, la maison Gimou, de Marseille, la « Maison Française », comme on l'appelle dans les documents¹. Les autres nations ne paraissent pas avoir cherché à développer leurs achats². Raynal notait, en 1775, que le commerce était disputé entre les Anglais, les Français et les Juifs de Livourne ; mais il ajoutait, relativement aux exportations : « Les retours, quoique d'un quart plus forts que les expéditions, ne passent pas annuellement un million de livres. La moitié est pour la France, et ses rivaux se partagent à peu près le reste »³. Si médiocre qu'ait été ce

1. G. T. Raynal (*o. c.*, II, p. 134) fait l'éloge de cette maison « placée sous la protection déclarée du Dey, qu'elle a su mériter par sa probité et sa patience ». Elle commença de 1749 à 1787 sous cette raison sociale ; les maisons Paret (1787-1817) et Eydin prirent sa succession. Sur l'histoire des commerçants français à Alger, voir Albert Devoulx. *Relevé des principaux Français qui ont résidé à Alger de 1686 à 1830*, déjà cité plus haut.

2. Depuis longtemps, selon le même auteur (II, p. 132-136) les Suédois, les Danois, les Hollandais, les Vénitiens avaient renoncé à tout commerce avec Alger. L'approvisionnement seul de Gibraltar y attirait de loin en loin quelques bâtiments anglais. Les Espagnols essayaient d'obtenir des grains. Von Rehbinder (*o. c.*, I, p. 429-431) parle de quelques marchands italiens de peu de surface et des deux seules maisons importantes : la française établie depuis un siècle environ, qui doit des sommes importantes au gouvernement et qui achète des marchandises onéreuses et inutiles au beylik, et l'anglaise, qui ne dépend d'aucune autre en Europe, qui périlite et dont le gouvernement anglais a payé les dettes en 1788.

3. Raynal. *Histoire philosophique et politique des Etablissements et du commerce des Européens dans les Deux-Indes*. Genève, 1775, II, p. 364-365. Von Rehbinder (*o. c.*, I, p. 447-448) observe avec raison, et son témoignage

trafic de sortie, il est intéressant néanmoins de noter que Marseille y avait conquis le première place ; ses hommes d'affaires, dont il faut louer la ténacité, estimaient que le développement en était possible et digne de leurs préoccupations ¹.

A la veille de notre arrivée en 1830, la situation générale ne s'était certainement pas améliorée ; les exportations avaient même été de nouveau dépassées par les importations ². Un tableau du commerce général du « royaume d'Alger », à la date de 1822, que Shaler dit avoir copié « sur des documents authentiques », attribue aux exportations la valeur de 273.000 dollars d'Espagne, soit 1.365.000 francs, dont 800.000 pour les laines expédiées sur Marseille, Livourne et Gênes, 400.000 pour les peaux, 90.000 pour la cire et 75.000 pour les autres produits ³. En rapprochant ces chiffres de celui donné par Raynal, et en tenant compte du fait que Bône et Oran participaient à ces

est confirmé par les archives du Consulat de France, que le nombre des navires français est supérieur à celui des autres, parce que les autres nations ont des navires trop gros pour ces petits chargements.

1. Paul Masson (*o. c.*, p. 584). L'auteur signale même que la Chambre de commerce de Marseille s'inquiétait de voir s'accroître le nombre des Algériens, des Juifs surtout, qui apportaient directement des marchandises dans son port, sans passer par l'entremise de ses commettants. En 1817, un Juif de Marseille, Isaac Tama établissait avec un Français Maurin le premier service régulier de bateaux entre Alger et Marseille (8 février). Ils s'étaient engagés à acheter un « fin voilier de 600 charges au moins » qu'on nommerait le « Courrier d'Alger » et qui ferait quatre voyages par an, aller et retour. Le Consul de France souscrit 4.800 francs par an, ceux d'Angleterre, des États-Unis, de Danemark, des Pays-Bas et de Suède, 500 chacun. (Bloch, *o. c.*, p. 117-118). Il s'agissait sans doute de ramener le commerce à la voie dont il tendait à s'écarter.

2. Rozet, (*o. c.*, III, p. 109).

3. W. Shaler (*o. c.*, p. 104).

exportations, on ne peut que conclure à une diminution des sorties par Alger. Par là se trouve renforcée l'impression de médiocrité que l'on emporte de cette histoire.

Le commerce d'importation, autant que nous pouvons en juger, en l'absence de chiffres précis, dut être, pendant l'époque la plus fructueuse de la course, sensiblement plus considérable que le trafic d'exportation. Si les facultés de production du pays, contrariées sans cesse par les restrictions et les interdictions édictées par le gouvernement, ne pouvaient augmenter sous la mauvaise administration de ses maîtres, du moins ses facultés de consommation étaient développées par les bénéfices des corsaires, auxquels participait une bonne partie de la population, et par les goûts de bien-être, voire même de luxe qu'ils entretenaient. Il y avait, tout d'abord et avant de parler du superflu, des articles dont l'approvisionnement était une nécessité première pour ces écumeurs de la mer. Tout ce qui touchait à la construction et à l'armement des navires, à la marine et à la guerre, constituait une marchandise de choix. Bien que les forêts du pays, celles des environs de Cherchell¹ et surtout celles de la Kabylie, au voisinage de Bougie², aient fourni des matériaux pour les constructions navales,

1. Haëdo. *Hist. (o. c., p. 18)*. Marmol (*L'Afrique*, II, p. 394) confirme ce témoignage en précisant le nom et la situation de la forêt la plus exploitée, la « forêt de la Mauvaise Femme », au Levant de la ville, peut-être dans le petit massif du Chenoua. La Régence organisa d'ailleurs un service de la conservation des forêts, ou plutôt de l'exploitation, la « Karrasta » qui fut confié au XVIII^e siècle à un Mokrani (de Grammont, *o. c.*, p. 237).

2. Ce fut dans la Petite Kabylie que les Algériens trouvèrent les principales ressources, chez les Beni Foural; on embarquait les bois à l'oued-Zeïtoun, à Ziama, et à l'oued-Taza (Ernest Mercier, *o. c.*, III, p. 145 qui cite en

cependant les Algériens utilisaient aussi des bois du Nord ¹ livrés par les Anglais, les Hollandais et les Suédois ; les Hollandais vendirent même quelques navires à la Régence. Ces différents peuples approvisionnaient la marine des corsaires d'agrès, d'appareux, de fer, d'acier, de boulets, de poudre et d'armes ². Les Anglais avaient pu, grâce à ces complaisances, obtenir dès le xiii^e siècle des licences d'exportation et au xviii^e Alger contribuait au ravitaillement de la forteresse de Gibraltar ³. Dans les traités de paix conclus avec quelques puissances, telles que la Hollande, le Danemark, la Suède, les États-Unis, figuraient à l'actif des Barbaresques des redevances payées en matériel naval et en munitions ⁴. Ainsi ces importations n'étaient-elles pas à proprement parler les articles d'un com-

note, les articles de Féraud dans la *Revue Africaine* et son *Histoire de Bougie*). Voir aussi Laugier de Tassy (*o. c.*, p. 261). Selon cet auteur, les bois de Bougie servaient surtout à construire la quille et le fond des navires.

1. Dr Shaw (*o. c.*, p. 208). Venture de Paradis (*o. c.*, p. 140). Rozet (*o. c.*, p. 384).

2. Il existait d'ailleurs à Alger une fonderie de canons et de bombes, le Dar-en-Nehas », voisine de la porte Bab-el-Oued, reconnaissable à sa coupole sur la gravure des premiers temps de la conquête.

3. Voir plus haut, p. 145, note 3.

4. Venture de Paradis (*o. c.*, p. 140 et suivantes) donne de nombreux détails sur les tributs acquittés par les puissances. Voir aussi Shaw (*o. c.*, p. 211) G. T. Raynal (*o. c.*, II, p. 128-130) et W. Shaler qui donne des renseignements sur les derniers traités conclus de 1795 à 1817. On trouvera aussi des détails intéressants dans les *Archives du Consulat de France* (A. Devoux, *o. c.*) et dans le mémoire sur Alger de Dubois-Thainville (*o. c.*, p. 147-150), concernant les cadeaux faits par la France, l'Angleterre et l'Espagne. Le commerce des munitions de guerre avec la Régence avait été interdit aux Français sous Louis XIII ; mais au xvi^e siècle, il avait fonctionné. Marseille vendait alors aux Algériens, alliés de François I^{er} et de ses successeurs, des rames, de la poudre et des boulets. (Masson, *o. c.*, p. 85).

merce normal, mais bien plutôt l'acquittement d'un véritable tribut.

En dehors de ces produits, Alger recevait de l'Europe, de l'Orient, des pays Barbaresques mêmes, une foule de marchandises dont la liste est longue assurément, mais dont aucune ne constituait vraiment un frêt important pour le commerce maritime. Haëdo cite par exemple comme importations de Marseille et de France la mercerie, les cotonnades, le fer, l'acier, les clous, le salpêtre, l'alun, le soufre, l'huile, la coutellerie fine, la gomme, le sel, le vin, les noisettes, les châtaignes, accusant d'ailleurs les Français de faire de la contrebande entre l'Espagne et Alger¹. Gramaye, plus concis, caractérise mieux ce trafic en le réduisant à des marchandises de tout genre et de petit volume, des comestibles, des condiments et des draps². Or, en 1633, les consuls de Marseille estiment que, tous les ans, il part pour Alger et pour toute la côte orientale de la Régence quatre ou cinq vaisseaux portant 20.000 livres de marchandises et en rapportant 100.000. Ce sont là des chiffres insignifiants. « Alger ne nous rapporte rien », écrit en 1699 notre consul d'Alger à la Chambre de commerce de Marseille³.

Les Anglais importaient certainement des marchandises plus lourdes et plus volumineuses, et leur tonnage devait être plus élevé. Le Dr Shaw, chapelain du consulat Britannique, bien que placé au bon endroit pour être documenté, se borne

1. Haëdo. Top. XXIV.

2. Gramaye (*o. c.*, II, X).

3. Paul Masson (*o. c.*, p. 362-377). *La Correspondance des consuls d'Alger*, publiée par de Grammont, est pleine de récriminations contre la modicité de leurs émoluments et l'insuffisance du « cottimo », droit perçu sur les navires français commerçant à Alger, qui ne leur rapporte rien.

à dire, en 1738, qu'il est difficile de donner des précisions sur le commerce d'Alger. Il ajoute, ce qui est fort contestable, que « les Anglais ont acheté le monopole exclusif de ce commerce »¹. Il cite d'ailleurs une foule de produits importés par eux, en tête desquels figurent, sans la moindre réticence, la poudre à canon, les armes à feu et la pierre à fusil. Viennent ensuite les bois de construction, toutes sortes d'appareils pour la marine, les draps, les étoffes d'or et d'argent, le coton, les toiles, les épices, l'étain, le fer, le plomb, les produits tinctoriaux.

Le commerce avec l'Espagne, pays dépourvu d'industrie, se réduisit, comme marchandises, à quelques importations de vins, d'eaux de vie, de sel, (d'Ivica) de patates, et consista surtout en introduction plus ou moins clandestine de monnaies, réaux et pistoles, qui enrichissaient les changeurs². Gênes envoya, du moins au xvi^e siècle et au commencement du xvii^e, des étoffes de luxe, ses soieries, ses velours, ses damas ; Venise, ses glaces, ses verreries, ses brocarts et probablement des faïences³. Les Hollandais apportèrent des faïences de Delft, encore visibles sur les murs de quelques anciens palais d'Alger, comme d'ailleurs aussi celles d'Italie⁴. Beaucoup de produits

1. Dr Shaw (*o. c.*, p. 208). Ce soi-disant monopole est simplement l'échange de bons procédés auquel nous avons fait allusion plus haut. Voir à ce sujet Laugier de Tassy (*o. c.*, XXIX).

2. Haëdo. Top. XXIV. Gramaye (*o. c.*, II, X) « in quibus maximum est lucrum ». Les seuls produits fabriqués que cite Haëdo sont des « haïks » rouges et des bonnets tissés et teints sans doute par des Maures d'Espagne, des essences odorantes distillées par eux.

3. Haëdo cite en outre les draps, la chaudronnerie, originaire peut-être d'Allemagne, les coffres, le savon blanc.

4. Dans le vestibule de l'ancien palais de Mustapha-Pacha, où se trouve aujourd'hui la Bibliothèque Nationale. L'hôtel de la Division, ancienne

européens ou orientaux ne venaient pas directement de leurs pays d'origine, mais transitaient par les ports de la Méditerranée.

L'Orient, par Constantinople, Smyrne et Alexandrie, expédiait des toiles de coton d'Anatolie, des soieries de Brousse, des « foutas » de Salonique, des ceintures, des caftans, des poignards damasquinés, des tapis, des ustensiles de cuivre, des narghilés, des faïences et des poteries décorées de Rhodes, d'Alexandrie et de Tripoli, et même des porcelaines de Chine et du Japon, tous objets affectionnés des reïs, dont les uns servaient à la parure de leurs personnes ou de celles de leurs femmes, tandis que les autres constituaient le luxe principal de leurs demeures ¹. Par la voie du Levant arrivaient aussi le café et le riz.

Les pays Barbaresques ne figurent, dans les énumérations des auteurs ², que pour quelques produits alimentaires, quelques

maison de la laine (Dar-es-soûf) a conservé aussi sur ses murs des revêtements de faïences d'Italie d'une fort belle exécution.

1. On trouve des faïences de Rhodes et même de Perse dans quelques villas des environs d'Alger ayant appartenu à des Turcs. (Guiauchain, *Alger*. Alger, 1905, p. 66-77). La vaisselle de Chine et du Japon n'était pas rare dans les maisons riches (*idem*, p. 102-103). Les marbres d'origine italienne, colonnes, encadrements de portes, vasques, abondent à Alger ; ils venaient de Carrare par Gênes ou Livourne.

2. Haëdo et Gramaye par exemple qui citent les tissus, les épices et les dattes de Djerba, les huiles et les savons de Tunis, d'où venaient également des « chechias » renommées, le corail de Tabarca, les peaux de chèvre et les lainages grossiers de Constantine, les viandes conservées et le beurre salé de Bône, les raisins secs et les figues de Cherchell, les burnous de Tlemcen, le miel, le savon minéral et le sucre de Fez et du Sous. Tunis expédiait aussi des panneaux décoratifs de faïence inspirés par l'Italie et des carrelages dont le Maroc approvisionnait également Alger. Voir aussi G. T. Raynal. *Hist. phil. o. c.*, II, p. 130 et Abbé Poiret. *Voyage en Barbarie*. 2 vol. Paris,

étoffes, quelques vêtements, quelques peaux. On est surpris de n'y point voir mentionnés, par exemple, les produits des industries délicates du Maroc, à l'exception des joailleries expédiées par Fez, dont une petite partie était réexpédiée vers l'Orient ou vers les ports de l'Afrique du Nord ¹.

Tout ce commerce, s'il fut jamais bien prospère, déclina grandement lorsque la capitale des corsaires s'appauvrit et se dépeupla. « Le commerce d'Alger est à présent réduit à si peu de chose, écrit en 1725 Laugier de Tassy, qu'à peine mérite-t-il qu'on en parle ² ». Il en donne d'ailleurs les raisons. « Il vient très peu de marchandises à Alger, quoi qu'il en faille toujours. Les droits onéreux ³, l'incertitude des paiements,

1789. — I. p. 121, sur les relations de Collo avec Alger (*Mémoire de Hugues, agent de la Compagnie française à Collo*). Des bateaux de très faible tonnage, véritables barques, les « sandales », assuraient un petit commerce de cabotage et le transport du beurre salé, de l'huile, des noix, des figues sèches, chargeant à Alger des étoffes et du sel destiné à saler les cuirs. Ailleurs, comme à Azeffoun, sur la côte Kabyle, ils prenaient du charbon de bois, d'où le nom de « mers-el-feham », le « port du charbon » donné à ce petit mouillage. Ce trafic côtier représentait sans doute un faible tonnage, mais il était certainement actif. En 1838, après une interruption due à l'état de guerre, Alger fut fréquenté par 390 sandales provenant de Cherchell, Ténès, Collo, Djidjelli ; on estimait les marchandises importées à 1.174.577 francs (*Tab. de la sit.* 1838, p. 179).

1. Les « caravaniers » trouvaient en effet quelquefois du chargement pour Tetuan, Tunis, Tripoli, Alexandrie, Smyrne et Constantinople.

2. Laugier de Tassy, *o. c.*, ch. XXIX.

3. Les droits d'entrée étaient officiellement de 5 1/2 % ad valorem pour les chrétiens, le Levant et les Maures, de 12 % pour les Juifs ; mais il s'y ajoutait une foule de redevances, notamment le droit d'ancrage, de 110 livres, et quantité de « bakchichs » pour les interprètes, secrétaires, amins, me-zouars, magasiniers, gardiens etc. (Elie de la Primaudaie, *o. c.*, p. 189-192 et G. T. Raynal, *o. c.*, II, p. 135).

celle des retours, et les exactions fréquentes¹ en diminuent énormément l'importation. Ceux qui en ont besoin attendent jusqu'au dernier moment dans l'espérance de les trouver à meilleur compte à bord de quelque prise. Les piastres sont l'espèce de marchandises la plus lucrative ». Tollot, quelques années plus tard, note lui aussi « qu'il arrive peu de bâtiments en ce pays, surtout des Français qui ne peuvent y porter des armes et des munitions de guerre, comme font les Anglais, ce qui fait le principal commerce de ces derniers... En général, il n'y a pas de profit à faire... tout le commerce se fait par l'intermédiaire des Juifs qui trompent et font banqueroute pour la plupart² ». Venture de Paradis constate cependant, en 1789, une reprise des affaires, après une période de paix intérieure que l'on peut qualifier d'exceptionnelle. « Le commerce d'entrée a fort augmenté ». Or il compte moins de quatre-vingt bâtiments pour une année, dont trente Français, huit Ragusins, quatre du Nord, trente Espagnols, trois de Livourne et trois de Turquie et d'Alexandrie³ ; il ne souffle pas mot des Anglais dont le commerce subissait sans doute une éclipse, au lendemain

1. Voir p. 147 note 4.

2. Tollot, *o. c.*, p. 71.

3. Venture de Paradis, *o. c.*, p. 27 et suivantes. Il cite parmi les marchandises importées de Marseille, le sucre, le café, le fer, la grenaille, le papier, la quincaillerie, dont beaucoup de peignes et de cardes usagées, des soies, de la girofle, des liqueurs, de la cochenille, des draps fins de Sedan, des soieries de Lyon, des mouchoirs de soie de Nîmes et de la Catalogne. Du Levant, il vient tous les produits déjà mentionnés et de la corne de buffle que des artisans indigènes tournaient encore à Alger jusqu'à ces dernières années pour fabriquer surtout des bracelets ; cette industrie curieuse a presque totalement disparu. (Voir Paul Eudel. *L'orfèvrerie algérienne et Tunisienne*. Alger, 1902, p. 221-226). Sur les causes de la décadence voir H. Klein, *o. c.*, IV, p. 68-70.

de la guerre d'Amérique. Et ce sont encore des chiffres bien maigres que cite cet auteur, quand il estime les importations de Marseille, de Livourne et du Levant, les trois sources principales du trafic : 700 à 800.000 livres, 1.000.000 de livres, 200 à 300.000 livres respectivement, soit un total de 1.900.000 à 2.100.000 livres.

Si Marseille a pris la tête du commerce d'exportation à cette époque, on voit que le premier rang pour l'importation est occupé par Livourne. Le port toscan rassemble en effet et expédie non seulement tous les produits de l'Italie, mais encore des marchandises d'Allemagne, et même des articles d'origine lointaine, telles que les épices et les mousselines des Indes¹. Par là se manifeste la prédominance du commerce des Juifs, maîtres de cette place et de celle d'Alger, d'autant que, par surcroît, la moitié seulement des marchandises venues par Marseille passe par la « Maison Française », le reste allant aux Juifs et aux Maures. Bien que Paret, successeur du Marseillais Gimon, ait obtenu en 1818 le privilège exclusif d'avoir un établissement de commerce à Alger, qui subsista jusqu'en 1827 (maison Jobert-Arnaud)², il apparaît bien que les guerres

1. G. T. Raynal, (*o. c.*, p. 130 et suivantes) cite comme arrivant par la Toscane, c'est-à-dire de Livourne, les draps d'Angleterre, les « dorures de Florence, les verroteries de Venise », les quincailleries d'Allemagne, les mousselines et autres produits des Indes, le bois de campêche du Brésil, la garance, l'acier, quelques vases en métaux précieux. Il estime ces importations à 1.000.000 de livres, tout comme Venture de Paradis. Livourne recevait, selon lui, d'Alger, 100.000 francs de plumes d'autruche, 100.000 écus en lettres de change sur l'Europe et l'Asie, 400 ou 500.000 francs en piastres. Notons à ce propos que Raynal ne fait pas ici mention du commerce des prises de corsaires ; au moment où il écrit, ce trafic est évidemment réduit à fort peu de chose.

2. Albert Devoulx. *Relevé des principaux Français qui ont résidé à Alger*

de l'Empire ont été, ici aussi, funestes aux affaires de notre port méditerranéen. Elles rencontraient d'ailleurs à Alger, outre la concurrence des Européens et des Juifs, celle des Maures qui avaient progressé dans les premières années du xix^e siècle ¹. Aussi le trafic est-il insignifiant. En 1823, il n'est venu de Marseille qu'un seul brick de 131 tonneaux ; en 1824, un brick de 148 tonneaux et une bombarde de 93 tonneaux, en 1825, une bombarde de 149 tonneaux, et un brigantin de 100 tonneaux provenant de Beyrout. En 1826, le corps de la « nation de France » est réduit à cinq personnes, dont le négociant Jobert ; il arrive en cette année une bombarde de 107 tonneaux et un brick de 170 ².

Les autres pays européens étaient certainement plus heureux. Si l'on en juge par le tableau, déjà mentionné, que le consul Shaler nous donne pour le commerce de tout le royaume d'Alger en 1822, l'Angleterre est au premier rang des importateurs, avec 500.000 dollars d'Espagne, sur un total de 1.200.000. Encore faudrait-il ajouter une bonne partie du chiffre attribué à l'Espagne, qui expédie beaucoup de produits des manufactures anglaises ³. Alger dut sans doute à cette époque recevoir une certaine quantité de fer et d'acier de la Grande-Bretagne,

de 1686 à 1830. *Revue Africaine*, XVI^e année, numéros 95 et 96. — On y trouvera une histoire succincte de cette maison depuis 1749.

1. *Idem*, p. 447-449. W. Shaler (*o. c.*, p. 77) signale le fait et l'existence de « plusieurs maisons de commerce maures régulièrement établies, qui jouissent d'un crédit à l'étranger. Les Juifs d'Alger avaient été, selon lui, très atteints dans leur fortune, sans doute après le massacre de 1805 et l'exode qui suivit. Les Maures avaient même pris pied à Marseille, à côté des Juifs ; ils y avaient un lieu de prière au « Plan Major » (Paul Masson, *o. c.*, p. 584).

2. Albert Devoulx, *o. c.*

3. W. Shaler, *o. c.*, p. 103.



LA RUE DE LA MARINE EN 1830.
D'après un dessin de Waschmut publié dans *l'Algérie* en 1851. Notre Edroûssou au l'arrigoula rité de la rue, on remarquera l'entretroisement des murs de façade.



LA RUE DES SOUKS EN 1830 (rue Bab Azoun actuelle) d'après Wild et Lessore.
Mosquée de Mezzomorto, détruite pour le percement de la rue française; elle se distinguait par son minaret octogonal, du type Osmani, et sa terminaison en éteignoir.

pour le réarmement de sa flotte et de ses fortifications détruites en 1816¹. Du Levant, si le royaume entier recevait 100.000 dollars de marchandises, il y en avait 80.000 pour le port de la capitale². Livourne avait-il conservé sa place comme principal fournisseur d'Alger ? Rozet affirme qu'en 1830 il en était ainsi ; mais les données nous manquent pour contrôler son témoignage³.

En tous cas, même en admettant que le commerce total d'Alger, entrées et sorties, représentât, à la veille de notre débarquement, les deux tiers de celui de la Régence⁴, soit 5.000.000 de francs environ sur 7.500.000 (1.200.000 dollars à l'importation et 273.000 à l'exportation), on peut conclure que cette échelle resta jusqu'à cette date, une bien médiocre place de commerce. Il suffit de connaître tant soit peu son histoire pour n'en être point étonné.

Le commerce intérieur était-il plus brillant que le commerce

1. Le consul américain affirme en effet que la ville, grâce à Omar Agha, est dans le meilleur état de défense qu'elle ait jamais connu ; la flotte fut reconstituée, assez maigrement d'ailleurs. Le traducteur de Pananti (*o. c.*) note, en 1820, que la piraterie a recommencé et s'est exercée jusque dans la mer du Nord et la Baltique où le roi de Suède a dû faire des présents. Tous ces faits supposent une importation de matériaux, d'agrès et d'appareux nécessaires à la marine, d'armes et de munitions.

2. W. Shaler, *o. c.*, p. 92.

3. Rozet (*o. c.*, III, p. 110). Il est en désaccord, sur ce point, avec Shaler qui place le commerce d'importation de l'Italie dans la Régence après celui de la Grande-Bretagne, de l'Espagne (par là il faut entendre surtout Gibraltar) de la France et du Levant, et ne parle que des bijoux, des joyaux et des diamants, qui seraient d'ailleurs souvent de provenance française. Le tableau de Shaler est de 1822 et Rozet écrit en 1833.

4. Oran, Alger et Bône étaient à cette époque les seuls ports de la Régence fréquentés par les navires européens.

extérieur ? Si on peut le croire, il est du moins impossible de le mesurer. Alger fut certainement au ^{xvii}^e siècle et dans la première moitié du ^{xviii}^e, une ville très vivante, dont le ravitaillement amenait des environs immédiats, des jardins du Sahel, de la Mitidja, de Cherchell, de Blida, de Miliana, de Médéa, de la Kabylie, du sud même, quantité de denrées, grains, légumes, fruits divers, figues, dattes, huile, beurre, miel, bétail, viandes, tabac, cire, charbon, laines, soies, cuirs et peaux. Les descriptions que nous en avons nous parlent de « souks » se développant, par un grand nombre de boutiques, de Bab-Azoun à Bab-el-Oued ¹, des marchés et des fondouks voisins de la première de ces portes, où s'entassaient hommes et bêtes, chevaux, mulets, ânes, chameaux ; nous y retrouvons une impression bien connue, celle que l'on emporte, par exemple, de la visite des villes grouillantes du Maroc actuel, auquel on est amené à se reporter, quand on cherche à agrandir le cadre, restreint par notre occupation, où se meuvent aujourd'hui les populations indigènes de la Casbah contemporaine. Mais ce qu'il nous est plus difficile de reconstituer par la pensée, c'est l'activité industrielle des artisans de la ville ancienne, que la concurrence des manufactures européennes a fatalement ruinée.

Car Alger abrita de nombreuses industries. L'immigration des Maures d'Espagne, à la fin du ^{xv}^e, du ^{xvi}^e et au commencement du ^{xvii}^e siècle, peupla la ville d'un grand nombre d'ar-

1. En 1623, Gramaye (*o. c.*, II, IV) parle de 2.000 boutiques installées dans les souks et de 3.000 familles de marchands. En 1788, Raynal (*o. c.*, p. 92) note que les Juifs d'Alger envoient par caravanes à Constantine « et dans toute l'étendue de sa dépendance » des soieries, des toiles, des quincailleries d'Europe.

tisans, dont Haëdo énumère les professions : arquebusiers, fabricants de poudre, serruriers, charpentiers, maçons, tailleurs, cordonniers, potiers, merciers, éleveurs de vers à soie ¹. Les Juifs, accueillis par Kheïr-ed-din et ses successeurs immédiats, sous des conditions limitant le nombre de leurs boutiques, étaient spécialisés dans les métiers de tailleurs, de bijoutiers en corail, d'orfèvres, et de frappeurs de monnaie ². Les renégats se livrèrent de préférence aux professions touchant à la marine. En 1623, Gramaye dénombrait à Alger 80 maîtres-forgerons, 180 couteliers, plus de 1.200 tailleurs, 3.000 tisserands, 600 personnes élevant les vers à soie et 200 tissant la soie ³. Toutes ces industries existaient encore au xviii^e siècle. A l'époque où écrivait le Dr Shaw (1738), les Kabyles apportaient à Alger du fer en barre pour les ouvriers de la ville, et des ateliers des tisserands sortaient des étoffes de soie, des taffetas et même des velours ⁴. A la fin du siècle, Venture de Paradis mentionne comme produits fabriqués à Alger, à côté des toiles grossières faites avec le lin du pays, des rubans de soie de toutes couleurs dont il vante la beauté ⁵, des ceintures de soie lamées d'or et d'argent, exportées dans toute la Barbarie et dans le Levant, des calottes ou bonnets

1. Haëdo. Top. ch. XI.

2. *Idem*. Ils n'ont pas abandonné de nos jours les trois premiers de ces métiers ; ils continuent à broder au fil de soie, d'or ou d'argent et ils sont les principaux fabricants de bijoux indigènes. Voir Eudel, *o. c.*, ch. IV, V, VIII, XII.

3. Gramaye, *o. c.*, II, IV.

4. Dr Shaw, *o. c.*, p. 35 et 119.

5. Venture de Paradis, *o. c.*, p. 15. « Les rubans écarlate et violet, dit-il, ont plus d'éclat et de solidité que ceux de la chrétienté et se vendent plus cher que ceux de Livourne ».

de laine, du reste inférieurs à ceux de Tunis, des maroquins dont on fait des babouches, des portefeuilles, des gibecières brodées, pour le pays même ou pour le Levant. En 1830, nous avons trouvé ces diverses industries encore vivantes, sinon prospères ¹.

En effet, outre les petits métiers inhérents à toute agglomération indigène, que nous laissons de côté ici, on pratiquait encore le tissage du lin, du fil d'agave, de la laine, de la soie, on brodait sur étoffe des robes, des pantalons, des vestes, et sur cuir des bourses, des sandales, des ceinturons de sabre, des harnachements, on tissait quelques tapis et on tressait beaucoup de nattes de jonc, on teignait à la gaude, au bois de campêche, à l'indigo, à l'écorce de grenade et à la couperose, on tannait à l'écorce de chêne vert ou de grenadier, on travaillait le fer blanc, on forgeait des lits de parade, on fondait le bronze, on faisait de la serrurerie, de la menuiserie, des portes, des coffres, des étagères, on confectionnait des tonneaux, on tournait la corne, on fabriquait au faubourg Bab-Azoun des pipes en terre, au faubourg Bab-el-Oued des poteries grossières, des briques et de la chaux. La ville avait même à l'intérieur de ses murs ses moulins à farine, dont les meules étaient tournées par des chevaux, des mulets ou des chameaux ², et hors de l'enceinte il avait existé, peu d'années auparavant, sur le petit plateau « des Tagarins », des moulins à vent ³.

1. Rozet, *o. c.*, III, p. 87-92.

2. Venture de Paradis (*o. c.*, p. 3) en compte 25 qui « font au plus 30 mesures par jour ».

3. Ils sont indiqués comme étant en ruines sur le « plan d'Alger et des environs » de Boutin (*o. c.* Cartes et dessins, planche 15).

CHAPITRE VI

LA VILLE DES TURCS

A l'appui des nombreuses descriptions qui nous en ont été faites depuis le xvi^e siècle, les gravures antérieures à la conquête et les dessins exécutés au lendemain de l'occupation française¹ nous permettent de reconstituer facilement les aspects extérieurs et intérieurs de la ville ancienne. Au demeurant, il subsiste encore dans la partie haute de l'Alger moderne, et çà et là dans quelques îlots voisins de la mer, beaucoup de rues qui ont conservé, avec leurs maisons indigènes, la physiologie du temps passé².

1. Nous nous contenterons de renvoyer aux albums et aux livres suivants qui sont les plus faciles à consulter : E. Lessore et W. Wyld. *Voyage pittoresque dans la Régence d'Alger exécuté en 1833*. Paris, 1835. — Adolphe Otth. *Esquisses africaines dessinées pendant un voyage à Alger*. Berne, 1838. — Adr. Berbrügger. *Algérie historique, pittoresque et monumentale*. Paris, 1848. — Arnold Vollenweider. *Alger ancien et nouveau*. Alger, 1903. — Guiauchain. *Alger*. Alger, 1905. — Henri Bourgain. *Alger au lendemain de la conquête française*. Alger, 1912 (rare ; un exemplaire est à la Bib. Nat. cabinet des estampes. Vh 15e). — Gabriel Esquer. *Iconographie historique de l'Algérie* (collection du Centenaire de l'Algérie). Paris, 1929.

2. La partie Sud de la Casbah est la mieux conservée. Les abords de la Bibliothèque nationale, quelques rues voisines, d'autres situées dans le quar-

Le triangle qui constituait la cité des corsaires est encore nettement discernable, lorsqu'on contemple Alger de la mer ; la blancheur des maisons de la Casbah qui en formait le sommet éclate en opposition avec la grisaille des quartiers européens qui l'enserrent aujourd'hui. La forme et la couleur de la ville frappaient tous les nouveaux arrivants. Haëdo la compare à « une pomme de pin unie »¹, Laugier de Tassy à « un vaste terrain couvert de linge blanc »², Peyssonnel à « la voile d'un hunier de vaisseau »³ et Rozet « à une vaste carrière de craie ouverte sur le penchant d'une montagne »⁴. Les cubes de ses maisons à terrasses, percées de minces ouvertures semblables de loin à des meurtrières, s'entassaient en une pyramide, dont la base était ceinturée de murailles et de rochers battus par la mer. Dans cette masse compacte, aucun espace libre, aucun dégagement, à l'exception d'une petite place, devant le palais de la « Djenina », demeure des pachas et des deys jusqu'en 1817⁵, et du « Badestan » ou marché des esclaves, voisin de la précédente⁶. La partie basse de la ville, la seule

tier de la Marine et de l'ancienne Préfecture ont gardé de nombreuses maisons anciennes et leur aspect pittoresque.

1. Haëdo. Top. (*o. c.*, ch. X).

2. Laugier de Tassy, *o. c.*, p. 168.

3. Peyssonnel, *o. c.*, p. 415.

4. Rozet, *o. c.*, III, p. 14.

5. Voir Eudel (*o. c.*, p. 76-77) où se trouve reproduit une partie d'un plan extrait des papiers de A. Devoulx et qui serait celui d'Alger en 1830. Les numéros 3 et 20 (Place. Jet d'eau et Badestan) se rapportent à ces deux espaces libres. Il y en avait un autre (n° 54) dit Place des caravanes (rue du Divan actuel) mais très restreint. Il existe encore dans la Casbah une petite place ancienne, minuscule d'ailleurs, carrefour plutôt que place (rues de la Gazelle et du Chameau).

6. Sur l'emplacement actuel de la place Mahon.

qui fût à peu près plane, était coupée, du Nord au Sud et de l'Ouest à l'Est, par les deux artères principales du vieil Alger, voies naturelles, peut-on dire, déjà fixées sur leurs sites et dans leurs directions générales dès l'époque romaine¹. La première unissait les deux principales portes, Bab-Azoun et Bab-el-Oued ; c'était le « grand souk » (Souk-el-Kebir)², la rue marchande par excellence, de largeur inégale et rétrécie parfois, par les empiètements des boutiques, au point de ne livrer passage qu'à un mulet chargé³. La deuxième, très passante, conduisait à la porte de la Marine ; elle n'avait même pas trois mètres de largeur, et les encorbellements des maisons en couvraient plus de la moitié⁴. Ce quartier, correspondant à la place du Gouvernement actuelle et aux environs immédiats, était par excellence, avant 1830, celui des souks et du commerce, où se groupaient par articles de vente

1. Voir p. 44 on distingue aussi sur le plan Pelet, de 1832, deux voies principales ascendantes correspondant à la rue Porte Neuve au S. et à la rue de la Casbah au N.

2. Elle est ainsi désignée sur le plan d'Alger de l'Atlas de Braun (1575) où l'on peut lire « Strada granda del Zocho ». Cette dénomination s'appliquait d'ailleurs avant tout à la partie comprise entre la porte Bab-Azoun et la Djenina. En 1587, Lanfreducci et Bosio (*o. c.*, p. 471) signalent cette artère comme la plus animée et la plus marchande «... quasi per strada dritta si vâ à trovare la porta Bebeluet per mezo Algieri, della quale é il maggiore et il migliore concorso, nelle quali si fâ il bazarro della Cità ». Haëdo (Top. ch. X) l'appelle aussi la rue du « Socco ». Il en exagère d'ailleurs la largeur, en disant qu'elle a au plus 10 mètres (évaluation moderne).

3. Rozet, *o. c.*, III, p. 15.

4. *Idem*. On trouvera une description pittoresque de cette rue dans *L'Artiste*. 1832 (tome III, p. 269-270), signée de J. T. Merle, ainsi qu'une lithographie de Frey d'après Waschmuth, un des peintres qui suivirent l'expédition de 1830. Nous l'avons reproduite dans notre illustration.

et par spécialités de fabrication les négociants et les artisans¹.

Toutes les autres voies n'étaient que des ruelles étroites, véritables boyaux, à forte pente, puis en escaliers, au fur et à mesure que s'accroissait la déclivité du terrain. La Casbah actuelle a conservé ce type de rue², si méditerranéen, que l'on retrouve dans les « salite » et les « scalette » de Gênes, dans les

1. Voir sur les souks d'Alger Eudel (*o. c.*, ch. IV, p. 78-83) qui a utilisé les papiers de A. Devoulx. Il mentionne une « Qissaria », des rues des Teinturiers (Es-Sebbâghin) des Bijoutiers (Es-Seyyâghin), des Fondateurs (El Ferraghia), des Fabricants des babouches (El Bechmaqdjia), des Plombiers (Er Ressaïsia), des Fabricants de bracelets (El Meqaïssia), des Tourneurs sur corne (El Kharratin), des Ciriers (Ech Chamaïn) etc. sans parler des petits marchés (au beurre, aux légumes, au poisson, au chanvre, etc), de la Rahba, halle au blé, et du Fondouk de l'huile. (V. aussi L. Piesse, *o. c.*, 1862, p. 36 et H. Klein, *o. c.*, III, p. 9-14). Tous ces souks ont été détruits pour le percement des premières rues de l'Alger français, et surtout pour l'ouverture de la place du Gouvernement. Les anciens visiteurs d'Alger n'avaient pas cru devoir nous les décrire, on doit le regretter. On en est réduit à quelques impressions littéraires, vivantes d'ailleurs comme celles de Barchou-Penhoën (Le baron). *Souvenirs de l'expédition d'Afrique*. (*Revue des Deux Mondes*, 1832, tome V, p. 642-698 et de J. J. Merle. *Anecdotes historiques et politiques pour servir à l'histoire de la conquête d'Alger*. Paris, 1831, p. 241 et suivantes. — Rozet (*o. r.*, III, p. 62-64) n'a vu que des boutiques exiguës (2^m × 1^m), à l'exception de celles des barbiers. Il signale cependant « plusieurs bazars destinés à recevoir les marchands étrangers qui venaient avec une certaine quantité de marchandises ». Il les décrit comme des maisons à deux ou trois étages, où les chambres servaient de boutiques et de logements. Il en a vu trois qui avaient chacun quarante chambres. Il les distingue des fondouks. Aux souks succédèrent, pendant les trente premières années de l'occupation des « bazars » atteints eux-mêmes par les démolitions et encore plus par la diffusion du commerce à travers la ville nouvelle et la concurrence des produits de fabrication européenne.

2. Voir dans Guichain (*o. c.*) les vues des rues Porte-Neuve, du Lion, du Regard et du Diable.

« calate » de Naples, pour ne citer que ces exemples¹. De nombreuses impasses² s'ouvraient sur leur parcours, qui était coupé de passages couverts quelquefois à plat³, le plus souvent en voûtes⁴. Le souci de ménager l'espace⁵ avait inspiré évidemment ce dernier mode de construction, comme aussi les encorbellements si pittoresques des maisons qui arrivaient presque à se toucher et ne laissaient pénétrer entre elles par le haut qu'une mince colonne de lumière ; cette disposition entretenait une fraîcheur appréciable dans la saison chaude. C'est par ces voies étranglées et escarpées, où quelquefois deux personnes pouvaient à peine cheminer de front, que la circulation était assurée dans Alger ; de pareilles conditions ne peuvent s'expliquer sans un dressage particulier de toute une population d'hommes et d'animaux. Les bêtes de somme, au moins les

1. Jean Brunhes. *Géographie humaine*. 3^e éd. Paris, 1925. Tome I, p. 241 et III, fig. 132, 133, 134.

2. Le chef de bataillon Collas (mém. cité) comptait, en 1830, 180 rues et presque autant d'impasses, pour une superficie d'environ 45 hectares.

3. Comme par exemple dans la rue dénommée aujourd'hui Sydney Smith, où le plafond, fait de rondins de thuya, est en un certain endroit si bas que l'on ne peut passer sans se baisser.

4. Ce mot de « voûte » reparaissait souvent dans l'ancienne nomenclature des rues d'Alger : « Sabath er rih, voûte du vent, Sabath el ahmar, voûte rouge, sabath ed deheb, voûte de l'or, sabath et qotat, voûte des chats, aïn es sabath, fontaine de la voûte. » La plus remarquable de ces voûtes, par sa hauteur, est celle des rues Emile Maupas et de l'Intendance. (Voir le plan Pelet de 1832).

5. Et non pas, comme l'écrit Laugier de Tassy (*o. c.*, p. 169), la crainte des tremblements de terre. L'auteur a été suggestionné sans doute par les souvenirs de l'année 1717, tout récents lors de son passage à Alger. Il est exact cependant que des précautions furent prises à cet égard, notamment l'emploi des étais que l'on observe fréquemment entre deux maisons se faisant vis-à-vis.

« bourriquots » classiques de la Berbérie, s'accommodaient, à la montée comme à la descente, des escaliers les plus étroits ; ils ont d'ailleurs conservé jusqu'à nos jours cet entraînement héréditaire¹. Ce type de ville, interdit à tout attelage, nécessitait en outre l'emploi continu du portefaix, métier particulièrement dur en raison de la topographie du site, et qui nécessitait une spécialisation propice à la constitution d'une corporation².

L'architecture des maisons mauresques d'Alger est d'une uniformité qu'explique leur adaptation parfaite au genre de vie et aux mœurs de leurs habitants. Un homme du métier a pu écrire avec vérité : « Alger semble avoir été bâti tout d'une pièce par la même équipe d'ouvriers »³. Les matériaux abondaient autour de la ville⁴. La pierre de tuf formait le soubassement, les murs étaient en brique séchée au soleil ou cuite. Le mortier, excellent d'ailleurs, se composait de terre rouge, de sable de carrière et de chaux grasse. Les bois utilisés pour planchéier les étages, pour chaîner les murs, pour entretoiser les galeries intérieures et pour supporter les encorbellements extérieurs, étaient des rondins de thuya provenant des envi-

1. Aujourd'hui encore, le service de la voirie est assuré dans la haute ville par des petits ânes porteurs de larges sacs où les nègres chargent les ordures. Ce sont ces animaux qui effectuent aussi le transport des matériaux. Depuis longtemps, les Mozabites se sont assuré un véritable monopole de ce mode de transport pour le sable, la chaux, les briques, les pierres. (Voir Ch. Jourdan. *Croquis algériens*. Paris, 1880, p. 83). Il s'agit bien entendu avant tout de la haute ville et des rues inaccessibles au charroi.

2. Ce fut de bonne heure celle des Biskris.

3. Guiauchain, *o. c.*, p. 87.

4. Voir plus haut, p. 17-18.

rons de Cherchell et des forêts situées au Nord-Est du Zaccar de Miliana¹.

On connaît le plan type de la maison dite « mauresque » ; depuis Haëdo qui l'a décrit², il n'a pas changé. Si nous éprouvons le besoin de le rappeler ici, c'est que, dans l'histoire de la construction d'un nouvel Alger et de la destruction de l'ancien, bien des erreurs, bien des contre-sens, bien des ruines auraient pu être évités, si l'on s'était toujours rendu un compte exact du caractère particulier de ces demeures, des intentions, des nécessités même qui en ont commandé le plan, de l'imprudence qu'il y avait à les renverser, de la sottise et de l'inélégance qu'il y avait à vouloir les européeniser.

Le seuil une fois franchi, on rencontre tout d'abord un vestibule, la « sqifa », salle d'attente des visiteurs, munie de banquettes de pierre, de marbre ou de maçonnerie supportant des colonnettes et des arcatures tronquées, d'un dessin spécial³, qui découpent souvent des niches dans la paroi du mur. Ce vestibule s'ouvre latéralement, autant que possible, sur la

1. Ces bois sont pour ainsi dire incorruptibles et d'une grande solidité. Le grand usage qu'on en a fait a appauvri les forêts, dévastées de longue date, dès l'époque romaine, où le « citrus » était recherché comme bois d'ébénisterie et exporté en Italie (St. Gsell. *Histoire ancienne de l'Afrique du Nord*, tomes I, p. 145-147 et V, p. 211). Les rondins provenant de démolitions peuvent être encore utilisés et sont mêmes recherchés. Le cèdre a été employé dans les plus riches demeures pour les plafonds, les boiseries, les portes, les balustrades, pour les auvents abritant les portes qui sont alors souvent d'un travail délicat. Si la décoration des maisons était généralement l'œuvre de prisonniers chrétiens, italiens surtout, les menuiseries étaient le plus souvent l'œuvre des Maures eux-mêmes. L'acajou et l'ébène y ont été parfois employés (Guiauchain, *o. c.*, p. 83).

2. Haëdo, Top. ch. X.

3. Guiauchain, *o. c.*, p. 71 et suivantes.

cour intérieure (oust ed dar, le milieu de la maison) entourée de portiques à arcades ogivales outre passées, supportées par des colonnes ¹. Les pièces donnant sur cette cour, munies de portes élevées, sont toujours sensiblement plus longues que larges ² ; là se trouvent la salle de réception, la salle à manger, la chambre des provisions et dans un des angles la cuisine, quand elle n'est pas établie sur la terrasse. Le premier étage et le second, quand il y en a deux, reproduisent le plan du rez-de-chaussée : c'est là que se trouvent les appartements privés et le logement des femmes. On y accède par des escaliers aux marches courtes et hautes, généralement étroits. Les latrines sont dans un des angles. La couverture de la maison est formée par une terrasse (stah), surmontée souvent d'une petite construction où se trouve une chambre de repos. Cette partie de l'habitation, son belvédère, est un des endroits les plus fréquentés, surtout par les femmes qui y prennent le frais et peuvent même voisiner avec celles des habitations contiguës ; à l'époque de la canicule, on y couche la nuit. Beaucoup de vieilles maisons d'Alger possèdent un puits ou une citerne ³, et même les deux à la fois ; dans les plus riches, le milieu de la

1. Dans les habitations des gens riches, ce sont des colonnes torses de marbre, d'origine italienne.

2. Guiauchain suppose que cette particularité tient aux longueurs réduites des rondins de thuya qui en forment le plafond. La nature et les formes du mobilier indigène, divans, coffres, étagères, tapis etc. sont d'ailleurs en parfaite harmonie avec ces dimensions, dont le rapport devient une absurdité pour un mobilier européen. On conçoit difficilement *à priori* une maison destinée à des « Roumis » qui serait faite exclusivement de couloirs larges et de cabinets exigus.

3. Une tradition voulait que les habitants eussent été obligés par le gouvernement turc à en aménager une dans chaque maison.

cour est occupé par un bassin surmonté d'une vasque de marbre d'où jaillit un jet d'eau.

Toute la décoration est réservée pour l'intérieur de l'habitation. Les éléments principaux — elle varie d'ailleurs suivant la qualité des propriétaires — en sont les revêtements des murs en carreaux de faïence, les sculptures et les marquetteries des portes, les menuiseries découpées et tournées des balustrades, les lambris des plafonds de cèdre enluminés de peintures délicates, les plâtres incrustés au fer chaud et découpés en dentelles et en pendentifs. A l'extérieur, aucune recherche, sauf dans l'ornementation de la porte encadrée de marbres sculptés et abritée par un auvent portant une toiture de tuiles vertes. Les murs blancs ¹ et nus se dressent, sans autres ouvertures que de petites baies grillagées. Tout a donc été combiné pour faire de la maison le véritable refuge de l'intimité et pour l'isoler de la rue. Comme l'ont remarqué les étrangers, depuis Haëdo ², elle n'a de vie extérieure que par sa terrasse ³.

Il n'entre pas dans notre sujet de décrire les monuments,

1. Laugier de Tassy (*o. c.*, p. 180) affirme « qu'une loi oblige les Algériens de blanchir tous les ans leurs terrasses et leurs appartements ».

2. Haëdo. Top., ch. X. Il remarque que l'on pourrait parcourir toute la ville en passant d'une terrasse à l'autre, que les femmes se rendent ainsi visite par cette voie, empruntée d'ailleurs aussi par les voleurs. Rozet (*o. c.*, p. 27) objecte qu'il y a de petits murs de séparation, des différences de niveau et qu'il est impossible de faire beaucoup de chemin.

3. Pour apprécier la différence qui sépare la maison indigène de la maison européenne, il suffirait de constater le peu de parti que les Européens ont tiré pour l'agrément du moins, des terrasses de leurs constructions. Dans la ville indigène, les terrasses sont restées des lieux de réunion ; dans celle des Européens, on en a fait des buanderies et l'on a superposé à la masse des maisons toute une autre ville de cabanes dont l'utilité pratique ne fait pas oublier la laideur.

de l'ancien Alger. Notons seulement en passant la pauvreté de cette capitale, à ce point de vue particulier. On ne s'en étonne pas d'ailleurs en songeant à l'origine et aux préoccupations de ses maîtres ¹. Les monuments publics d'Alger se réduisaient aux monuments religieux, mosquées et marabouts ² et à quelques fontaines. Car ni les palais, même la maison « du Roi », la Djenina ³, ni les « casseries » ou casernes des Janissaires ⁴, ne pouvaient, du moins par leur aspect extérieur, justifier cette dénomination.

1. La richesse de certains palais ne doit pas faire oublier l'origine composite et le plus souvent exotique de leur décoration et de leur mobilier. C'est avec raison qu'on a pu écrire : « L'art de l'Alger turc est, dans une large mesure, un art d'écumeurs des mers » (G. Marçais. *Histoire d'Algérie de S. Gsell*, G. Marçais, G. Yver. Paris, 1927, p. 184). Lanfreducci (*o. c.*, p. 539) déclare qu'il n'y a pas d'édifices ordonnés... Les meilleures habitations de la ville sont celles des gouverneurs et deux ou trois mosquées.

2. Voir sur ce sujet. Albert Devoulx. *Les édifices religieux d'Alger. Revue Africaine*, tome VI-XIII, du même : *Notes historiques sur les mosquées d'Alger, Revue Africaine*, IV-V et *Etudes sur les époques romaine, arabe, turque. Revue Africaine*, XX-XXI. Haëdo (Top. XXXIX) parle de 100 mosquées, grandes et petites, dont sept principales ; Laugier de Tassy, en 1725 (*o. c.*, p. 178) signale 10 grandes mosquées et 50 petites ; ce sont les chiffres que donne Rozet, pour 1830 (*o. c.*, p. 47). Ce mot de mosquées désigne d'ailleurs souvent des marabouts très modestes. En tous cas, aucune gravure ancienne n'évoque l'impression de monuments religieux aussi nombreux et importants qu'on l'a prétendu quelquefois. Exception faite de la Mosquée Nouvelle de la Pêcherie (Djâma el Djedid), de la grande Mosquée (Djâma el Kebir) de la Ketchaoua convertie en cathédrale, de la Mosquée de Mezzomorto dont le minaret était le plus original, peut-être de la Mosquée Es-Sida et de la gracieuse Mosquée de Sidi Abd-er-Rahman, l'architecture religieuse d'Alger était particulièrement médiocre.

3. Laugier de Tassy (*o. c.*, p. 212 et suivantes) en donne une description détaillée.

4. Rozet (*o. c.*, p. 41-42) en compte neuf grandes et petites.

L'adduction de l'eau et la construction des fontaines avaient été, parmi les travaux d'édilité, l'objet principal, et souvent le seul de la sollicitude des souverains. L'accroissement de la population avait, dès les premiers temps de la domination turque, nécessité la solution urgente du grave problème de l'alimentation en eau. Par ailleurs, l'édification des fontaines s'accordait particulièrement avec ce goût que les peuples des pays chauds, les musulmans surtout, ont toujours eu pour ces petits monuments dispensateurs de la fraîcheur. A l'arrivée des Turcs, Alger ne disposait que d'une seule source, celle de la Marine¹, de puits saumâtres et de l'eau des citernes ; les Européens s'accordaient pour déclarer que la ville pouvait être facilement assoiffée². Cette situation, particulièrement dangereuse en cas de siège, émut les premiers successeurs de Kheir-ed-din. Le premier aqueduc, celui du Telemly, fut alimenté par des eaux captées à une demi-lieue au Sud d'Alger, sur les coteaux dominant la baie, et amenées par des conduites en poterie à ciel ouvert ou souterraines, jusqu'à la ville où elle entraînait un peu au-dessous de la Porte-Neuve, pour se répartir entre six fontaines et la grande citerne du Bagne du Roi³.

1. Haëdo. *Top.*, XXXIX. — La source de la Marine est celle dont parle El Bekri (*o. c.*, p. 157). Lanfreducci et Bosio (*o. c.*, p. 159) déclarent que les habitants « vivent à la journée en faisant provision d'eau au dehors » et qu'il n'y a dans Alger qu'une petite fontaine et quelques puits d'eau saumâtre. Leurs renseignements paraissent périmés, à la date où ils écrivent (1587).

2. *Idem.*

3. *Idem.* Le plan de l'Atlas de Braun indique une grande fontaine (au-dessus et au S. O. de la Djenina). Il est possible que la captation et la construction aient été faites sous Hassan pacha, vers 1550. Le contexte de Haëdo les indique comme antérieures au règne de Arab Ahmed. D'autre part, dans son *Histoire des rois d'Alger* (*o. c.*, p. 80) il mentionne Hassan comme ayant créé un magnifique bain.

En 1573, Arab Ahmed, fortement préoccupé par des menaces de siège, fit capter, à un mille et demi à l'ouest de Bab-el-Oued, les sources de Birtraria pour les amener à la porte Nord d'Alger¹. Sous Kouça Mustapha Pacha, en 1610-1611, un Maure Andalou, nommé Mouça, réalisa un travail plus important encore, en amenant les eaux du Hamma par un aqueduc dont la conduite pénétrait par la porte Bab-Azoun². En 1634, le Père Dan parlait des cent fontaines, et plus, de la ville des Turcs. Dans la suite, à une date qu'aucun document ne permet d'établir, mais qui ne saurait guère dépasser le milieu du XVIII^e siècle³, un autre aqueduc, beaucoup plus long que les autres, amena les eaux de l'Aïn Zeboudja jusqu'à la Casbah, par un parcours de plus de huit kilomètres, en franchissant le ravin d'Hydra et en contournant la base du plateau d'El Biar. Les travaux de réfection exécutés depuis 1830 ont permis de reconnaître que l'alimentation de cette conduite avait été ingénieusement conçue et réalisée, par des galeries filtrantes recueillant les filets aquifères des bassins supérieurs de l'Oued Kerma et de l'Oued Kniss, et grossissant ainsi le débit en cours de route⁴. Malheureusement les canalisations étaient fragiles et s'encroûtaient facilement.

1. Haëdo. *Top.*, ch. XXXIX — qui mentionne aussi une fontaine créée par lui à 100 pas de la porte Bab-Azoun, mais d'eau saumâtre. (V. aussi Haëdo. *Hist.*, p. 155). Est-ce la source qui alimenta longtemps le lavoir public ?

2. Le Père Dan, *o. c.*, p. 91.

3. En 1725, Laugier de Tassy (*o. c.*, p. 171) signale que la sécheresse réduit souvent les habitants à de grandes extrémités ». Par ailleurs les nombreuses fontaines créées depuis semblent témoigner d'un ravitaillement renforcé.

4. Dalloni. *Alger et l'eau potable*. Bull. de la Société de géographie d'Alger, 1^{er} trim. 1928.

D'autres travaux furent faits aux environs immédiats de la ville, pour alimenter la mosquée Sidi-abd-er-Rahman, le Fort des Anglais, les jardins du Dey ¹. Les fontaines se multiplièrent dans la ville ; dans la deuxième moitié du XVIII^e siècle et au commencement du XIX^e, les pachas et les deys eurent à cœur d'embellir leur capitale de ces gracieux petits monuments encadrés de marbre et de faïences ². Des particuliers firent des donations considérées comme pieuses et administrées par une corporation, sous la direction du Caïd el aïoun (chef des eaux) ³. La ville était en somme en 1830, eu égard à sa population, convenablement desservie ; indépendamment des fontaines, elle était pourvue de nombreux hammams ⁴.

Le système des égouts était loin d'être aussi satisfaisant. La ville, qui en était dépourvue à la fin du XVI^e siècle, si l'on en croit Haëdo ⁵, reçut dans la suite des canalisations creusées au-dessous des conduites d'eau, qui entraînaient par simple gravité les eaux usées et les excréments des latrines jusqu'à la mer ⁶. Des bouches s'ouvraient dans certaines rues ; on avait aménagé aussi par endroits dans les murs des maisons des trous

1. *Idem*.

2. G. Colin, *o. c.*, Il n'y a pas moins de douze inscriptions se rapportant à des fontaines élevées par les soins de Baba-Ali-Neksis (1754-1766). On disposa aussi dans les rues, de place en place, des jarres de terre scellées dans les murs que l'on remplissait d'eau régulièrement (Rozet, *o. c.*, p. 27).

3. J.-F. Aumerat. *La propriété urbaine à Alger*. Alger, 1898.

4. Il en est continuellement question dans les descriptions anciennes d'Alger. En 1623 Gramaye (*o. c.*, II, IV) prétend qu'il y en a 62. En 1788, von Rehbinder (*o. c.*, I, p. 95) donne le chiffre plus modeste et plus vraisemblable de 12. Rozet (*o. c.*, p. 54) se contente de dire qu'il y en a dans presque tous les quartiers d'Alger ».

5. Haëdo. *Top.*, ch. XL.

6. Rozet, *o. c.*, p. 96.

voûtés destinés à recevoir les ordures que le service du balayage enlevait chaque jour au moyen de sa cavalerie spéciale de bourriquots ¹. Malgré ces organisations, il est difficile de croire que la ville fût propre ; les témoignages des voyageurs ne le permettent guère. Si Rozet, qui a vu un Alger certainement nettoyé dès notre arrivée, se plaît à signaler « la propreté extraordinaire » des Musulmans ², en opposition d'ailleurs avec la saleté des Juifs ³, Venture de Paradis déclarait par contre, en 1789, que les rues d'Alger étaient « sales et puantes » ⁴. Les fossés de la ville étaient remplis d'immondices ⁵.

La population de la ville était répartie entre les différents quartiers de la ville d'une manière assez bien définie, suivant son origine et ses occupations. Seuls cependant les Juifs s'étaient vus de tous temps parqués dans une zone spéciale, comme dans toutes les villes de l'Afrique du Nord, où ils étaient ordinairement refoulés vers la périphérie, le long de l'enceinte. A Alger ils occupaient la partie basse de chaque

1. *Idem.*, p. 18 et 112. Les habitants étaient tenus de balayer devant leurs maisons.

2. *Idem.*, p. 25.

3. *Idem.*, p. 80.

4. Venture de Paradis, *o. c.*, p. 11. Von Rehbinder parle (I, p. 113) des égouts et des canalisations des maisons. Mais par ailleurs (p. 82-83) il déclare que les rues empestent, que les ordures transportées par les ânes devraient être utilisées comme engrais, alors qu'on les jette à la mer. Il signale que la mer refoule souvent les eaux des égouts et que les maisons voisines sont empoisonnées.

5. Une inscription de 1573 mentionne la construction d'un égout dans le rempart ; il s'agissait sans doute d'assurer l'écoulement des eaux qui stagnaient dans les fossés (G. Colin, *o. c.*, p. 24). Le Fort Neuf, qui touchait au fossé nord avait mérité le nom de « Bordj ez Zoubia » (fort des immondices). Voir p. 55 note 5.

côté de la rue du grand Souk et surtout entre celui-ci et la mer ; la rue El Bousa (Bosa actuelle) était en plein quartier juif, qui se prolongeait avec ses souks sur l'emplacement actuel de la place du Gouvernement ¹. On retrouvait la population israélite au voisinage de la porte Bab-el-Oued, contre le rempart, principalement du côté de la mer, où elle avait sa principale synagogue, la Hara, lieu de refuge aux jours d'émeute. Resserrés dans leurs quartiers, les Juifs s'entassaient dans des maisons surpeuplées où beaucoup habitaient des caves, dont l'entrée n'avait que 1^m 30 à 1^m 50 de hauteur ². Il est vrai que les plus riches possédaient des immeubles en dehors de cette zone ³ et des maisons de campagne dans la banlieue Nord.

Ni les Turcs ni les Maures n'avaient de quartiers qui leur fussent particuliers. Cependant la ville haute était plutôt la résidence des Maures, tandis que les vrais maîtres d'Alger, les reïs de la « taïffa » et les gens de mer en général peuplaient la

1. Rozet, *o. c.*, p. 80. — Eudel, *o. c.*, IV. — I. Bloch, *o. c.*, p. 92. On trouvera dans ce livre de nombreux renseignements sur les synagogues. Rozet en signale dix. Sur le plan de l'Atlas de Braun, on relève aux n^{os} 11, 12 et 13 de la nomenclature une « Giudeica maggior overo alta » au-dessus de la rue du grand Souk, une « giudeica bassa » entre cette rue et la mer et une « giudeica di Babaluet » près de la porte. Von Rehbinder (*o. c.*, I, 91) note que si auparavant les Juifs étaient parqués, maintenant on en trouve dans tous les quartiers de la ville. « Vordem haben die Juden ihre eigenen quartiere in der Stadt gehabt ; allein diese Einrichtung ist nach und nach ausser Gebrauch gekommen und jetzt (1788) findet man Juden in allen Gegenden der Stadt wohnen ». Ce texte intéressant rapproché de Rozet (p. 82-83) montre qu'il y a eu une forte réaction contre les Juifs au début du xix^e siècle et qu'après 1805 notamment leur sort a été aggravé.

2. Collas, *mém. c.* — Rozet a compté jusqu'à douze familles, soit 65 personnes dans une de ces maisons sordides.

3. Bloch, *o. c.*, p. 129-139 et p. 8.

région basse voisine de la Marine, où quelques-uns possédaient aux beaux temps de la course, des demeures réputées somptueuses¹. Les Janissaires, célibataires, vivaient dans leurs casernes et dans la Casbah². Les Kouloughlis, quoique méprisés, se mêlaient à la population musulmane des artisans et des marchands.

Alger abritait aussi toute une population étrangère à la ville, celle que l'on désignait sous le nom de « Berraniya », que les Turcs méfiants avaient organisés en corporations ayant chacune à leur tête un « amîn » responsable devant le beylik³. C'étaient les Beni-Mzab ou Mozabites, les Laghouatis, les Biskris et les Ousfan ou Nègres.

Les Mozabites, que l'on trouve déjà à Alger dès les premiers temps de la conquête turque⁴, étaient certainement les plus influents ; ils avaient une situation privilégiée « garantie par des contrats écrits »⁵. Ils bénéficiaient du monopole des bains publics, des boucheries et des moulins de la ville⁶. Ils

1. Haëdo. (*Top.*, XXXIX) en cite quelques-unes. Le plan de Braun (15-23) en localise plusieurs dans le quartier de la Marine.

2. *Idem.*

3. Sur ces corporations en général, voir P. de Ménerville. *Dictionnaire de la législation Algérienne*, I, 1877, p. 250, note et *Tableau de la situation*, o. c., 1838, p. 162.

4. Il est à noter que ni Haëdo, ni le Père Dan, ni Gramaye, ni Laugier de Tassy n'en font mention. Cependant les Mozabites invoquèrent, après 1830, une tradition qui faisait allusion aux services rendus par eux lors du débarquement de Charles-Quint, en 1541. (René Lespès. *Quelques documents sur la corporation des Mozabites d'Alger dans les premiers temps de la conquête d'Alger. Revue Africaine*, 2^e et 3^e trim., 1925, p. 199). Un des ravins descendant du Fort l'Empereur était dénommé, il y a quelques années, l'Oued Beni-Mzab.

5. W. Shaler, o. c., p. 115.

6. Venture de Paradis, o. c., p. 14 qui ajoute : « Ils jouissent de plus de

s'occupaient en outre du trafic des caravanes de l'Extrême-Sud ; il semble bien qu'ils aient été les pourvoyeurs d'esclaves noirs ¹. Les gens provenant de Laghouat (Laghouatis) logeaient près de la rue des Souks, au Fondouk-ez-zit (marché de l'huile) où ils épuraient l'huile apportée par les Kabyles, et au souk-el-Azara (souk des palefreniers) ². Les Biskris, terme qui a toujours désigné les Arabes originaires des oasis des Zibans, constituaient une population flottante exerçant temporairement les professions de porteurs d'eau, de vidangeurs, de cureurs de puits, de ramoneurs et surtout de portefaix ³. Ils étaient aussi chargés de la police de nuit, sous la direction du « mezouar » ⁴. Au commencement du XIX^e siècle, ils avaient pris une place assez importante dans la ville, où ils détenaient le monopole des fours publics de boulangerie. Ils étaient les

privileges que les Maures ». Il mentionne à côté d'eux les « Gerbasin » (gens de Djerba), Abadhites comme eux.

1. Le même auteur signale que le commerce des plumes d'autruche qui a pris beaucoup d'importance se fait par le Mzab. W. Shaler (*l. c.*) désigne les Mozabites comme étant les agents privilégiés du commerce avec l'intérieur de l'Afrique par Ghadamès — et sans doute Ouargla et le Mzab. En échange des grains et des produits manufacturés, ils introduisent à Alger des esclaves de la poudre d'or, des plumes d'autruche, des chameaux, des dattes : commerce que Shaler estime d'ailleurs très limité. La dispersion et la mobilité des Mozabites leur permettait aussi d'être pour le beylik de précieux agents d'information, comme ils le furent pour nous après 1830. (Voir R. Lespès, *o. c.*)

2. P. de Ménerville (*l. c.*). Voir aussi H. Klein, *o. c.*, III, p. 13.

3. Laugier de Tassy, *o. c.*, p. 154 et suivantes, les mentionne aussi comme dompteurs, montreurs et vendeurs d'animaux féroces, de lions notamment. Venture de Paradis (*o. c.*, p. 4) les compare aux Savoyards et aux Auvergnats de Paris.

4. Rozet, *o. c.*, p. 111. Ils couchaient en travers des portes des particuliers et de celles qui séparaient alors les différents quartiers.

seuls portefaix d'Alger ; on les employait aussi aux travaux publics, faute d'esclaves chrétiens ; on en faisait aussi des domestiques de confiance. Ils servaient même d'agents commerciaux entre Alger et Ghadamès ¹. Les nègres étaient nombreux à Alger. Les uns, esclaves, étaient attachés à la domesticité des Maures et des Turcs. Ceux qui avaient été affranchis exerçaient les métiers de blanchisseurs de maisons, de manœuvres ou fabriquaient des corbeilles et des nattes de paille ². Les femmes revendaient des petits pains ou servaient dans les bains maures ³. Une bonne partie de toute cette population allogène n'avait pas de domicile fixe ; les cafés maures et les fondouks en abritaient beaucoup. Haëdo nous parle déjà des Arabes venus des douars qui couchent sous les porches ou dans les misérables gourbis du faubourg Bab-Azoun ⁴.

A l'inverse des autres « berraniya », les Kabyles n'avaient pas été organisés en corporation par les Turcs ⁵. Il faut voir dans cette exception une mesure de prudence et de méfiance, un refus de donner à leur résidence dans la ville une consécration officielle. Et cependant, dès la fin du xvi^e siècle, Haëdo dénombrait 700 ménages de cette origine. Les gens de Kouko et des Beni-Abbès venaient couramment à Alger, comme serviteurs, journaliers, marchands de fruits, d'herbages, d'huile,

1. W. Shaler, *o. c.*, p. 113.

2. *Tabl. de la Situation*, *o. c.*, 1838.

3. Elles figurent généralement dans les descriptions d'Alger au lendemain de la conquête. Les nègres sont aussi signalés comme musiciens et comme sorciers. (Rozet, p. 79).

4. Haëdo, *Top.*, ch. XI.

5. Dans un rapport au Conseil d'administration du 23 janv. 1838, l'Intendant civil Bresson rappelait qu'il avait innové en provoquant l'arrêté du 4 juin 1837 qui les groupait sous l'autorité d'un amin. (*Arch. Nat.*, F⁸⁰ 556).

de beurre, d'œufs, de charbon ; les femmes s'employaient comme domestiques ou tissaient des étoffes. Les Turcs n'avaient pas négligé non plus d'utiliser les qualités guerrières des Kabyles et les Zouaouas (Azuagos de Haëdo) fournissaient des soldats, auxiliaires de la milice ¹. Mais, à plusieurs reprises, des mesures d'expulsion en masse furent prises contre les autres Kabyles ². Si l'on en croit Shaler ³, les Turcs leur refusaient tout emploi et les éloignaient de tout établissement public, les refoulant vers les jardins et les travaux agricoles. Ils avaient réussi néanmoins à s'établir dans les Souks ⁴, au Fondouk de l'huile qu'ils ravitaillaient ⁵, au Souk de la laine et à la « Rahba », la halle aux grains d'Alger ⁶. Ils servaient aussi comme domestiques chez les chrétiens, chez les consuls notamment, où « ils se montraient intelligents, actifs et honnêtes ». Mais le beylik et les Janissaires voyaient la chose d'un mauvais œil ⁷. D'ailleurs cet élément de la population passait pour très mobile ; ils ne restaient jamais longtemps sans retourner à leur pays. Parmi eux, les gens de Mzita ⁸ et de Djidjelli, c'est-à-dire de la Petite Kabylie, étaient arrivés à conquérir une situation

1. Haëdo, *Top.*, ch. XI.

2. Le même auteur (*Histoire des rois*, o. c., 121) nous parle d'un fait de ce genre sous Hassan-Pacha.

3. W. Shaler, o. c., p. 122.

4. Une partie de la rue des Souks (Bab-Azoun) est dénommée sur le plan au 1/1.000^e levé en 1830 par le Génie « Souk el Kobail ». (Arch. du Génie — Alger. Art. I, 21).

5. Voir la description de ce fondouk dans Rozet, o. c., p. 66-67.

6. *Tabl. de la situation*, 1838 (l. c.)

7. W. Shaler (o. c., p. 218-219) raconte qu'il a dû, en 1821, protéger ses domestiques Kabyles contre la fureur des Janissaires qui voulaient les massacrer.

8. Ils paraissent avoir été organisés en corporation avant 1830.

de faveur ; ces derniers avaient le privilège de la fabrication du pain destiné aux « yoldaches » de la Milice et aux esclaves du Gouvernement ¹.

Quant aux Européens, toujours peu nombreux ² et souvent réduits au personnel des consulats, ils vivaient dans leurs maisons de commerce établies dans la ville basse, où se trouvaient aussi les chancelleries ³, tandis que les consuls habitaient généralement hors de l'enceinte dans des villas agréablement situées sur les hauteurs de Mustapha, d'El Biar, et sur les pentes de la Bouzaréa ⁴.

Les faubourgs d'Alger se réduisaient, en 1830, à fort peu de chose. Le plan Pelet de 1832 indique autour de la ville turque une ceinture de « broussailles d'agaves et de figuiers de Barbarie » et suivant la règle des villes musulmanes, de cimetières ⁵ et de marabouts. On lit dans l'*Aperçu historique, statistique et topographique* à l'usage du corps expéditionnaire ⁶ : « Alger, à bien dire, n'a pas de faubourgs ; on ne peut guère donner ce nom à quelques maisons construites en dehors des portes Bab-Azoun et Bab-el-Oued ». Si l'on en croit Haëdo, il aurait

1. Venture de Paradis, *o. c.*, p. 14.

2. Von Rehbinder estime en 1788 (*o. c.*, I, p. 429) qu'ils ne sont pas plus de 100 personnes.

3. La maison Gimon (voir p. 159) se trouvait dans la rue Salluste actuelle. Les chancelleries ont donné leur nom à la rue des Consuls. (H. Klein, *o. c.*, II, p. 11).

4. Boutin, *o. c.*, p. 22 note 2 de G. Esquer. — H. Klein, *o. c.*, IV, p. 36 ; II, p. 24 et 78. Sur la vie des consuls à Alger, Von Rehbinder (I, p. 429 et suivantes) donne des détails intéressants.

5. H. Klein, *o. c.*, III, p. 66-70.

6. *Aperçu historique, statistique et topographique sur l'Etat d'Alger* à l'usage de l'armée expéditionnaire en Afrique, rédigé au Dépôt général de la Guerre. Paris, 1830, p. 152.

existé, avant 1573, date à laquelle Arab Ahmed Pacha les fit raser pour les besoins de la défense, plus de 1.500 maisons au-delà de la porte Bab-Azoun. De son temps il ne restait plus que 25 habitations formant une rue, hangars et fondouks abritant des Arabes, des Kabyles, et quelques Maures propriétaires de fours à chaux ¹. Il n'y en avait guère davantage au XVIII^e siècle ²; la situation n'avait donc pas changé à cet égard depuis la fin du XVI^e siècle jusqu'à notre arrivée. Hors, de la porte Bab-el-Oued, on ne trouvait que quelques fours de potiers et surtout des tombeaux de Pachas, des marabouts plus ou moins délabrés et des cimetières musulmans, juifs et chrétiens ³.

Tous les auteurs sont en revanche d'accord, depuis Haëdo jusqu'à 1830, pour vanter les alentours moins immédiats d'Alger et pour signaler le grand nombre et la fertilité des jardins peuplés de maisons de campagne. « La vue est flattée, dit Haëdo, ⁴ par l'aspect des nombreuses vignes et jardins qui entourent la cité. De toutes parts, on ne voit que des orangers, des citronniers, des cédratiers et des arbres de toute espèce; puis une grande quantité de fleurs, surtout de roses qui fleurissent toute l'année, au milieu des plantes potagères les plus variées ». Il signale aussi l'abondance de l'eau et admire particulièrement les vallons de « la Fiumara » (Oued M' Kacel,

1. Haëdo. *Top.*, ch. X et *Hist. des rois*, o. c., p. 154. L'auteur en a vu « les ruines et les murs. » Le Père Dan (o. c., p. 90) note que le faubourg Bab-Azoun est fort petit. Plusieurs marchés se tenaient à proximité de la porte.

2. Laugier de Tassy, o. c., p. 188. « Cette ville est à présent sans faubourgs, on ne voit plus que quelques maisons proches les portes de Babazon et de Babalouet ».

3. H. Klein, III, l. c.

4. Haëdo. *Top.*, ch. XL.

Beau fraisier, Frais Vallon) qu'il compare, pour leur végétation et le grand nombre des habitations au littoral de Gênes ¹. Quelques voyageurs et les habitants eux-mêmes de la ville distinguaient d'ailleurs deux aspects différents du paysage, celui des collines du Nord, plus sec et plus aride, et celui des coteaux du Sud (Mustapha actuel) qui avaient mérité d'être appelés « l'aile verte » d'Alger ². La plaine du Hamma, au Sud-Est de la ville, entre elle et l'Harrach, était cultivée, du moins au XIX^e siècle. « Elle est bien habitée, dit Shaler, et produit des légumes en abondance pour la consommation d'Alger » ³. Le chiffre de 10.000 jardins que donne Haëdo paraît quelque peu exagéré ⁴. Le Père Dan, qui parle aussi de la fertilité des environs de la ville, estime à 18.000 le nombre des propriétés qui s'y trouvent ; mais il étend le rayon jusqu'à huit à dix lieues et embrasse ainsi les domaines de la Mitidja ⁵. En 1725, Laugier de Tassy est surtout frappé par la vigueur de la végétation, tout en reprochant aux habitants « d'abandonner la nature à elle-même ». S'il vante la beauté des vignes, plan-

1. W. Shaler (*o. c.*, p. 67) admire aussi le paysage du Frais Vallon actuel. « Une gorge profonde pénètre dans la campagne où se montrent dans des sites romantiques une foule de maisons de campagne ».

2. Les descendants des vieilles familles Maures se souviennent encore de cette appellation. Von Rehbinder (*o. c.*, I, p. 116-133) qui décrit bien les environs de la ville note que les pentes de la Bouzaréa sont « tristes et mélancoliques ».

3. W. Shaler (*o. c.*, p. 67).

4. Haëdo. *Top.*, ch. XL. Sans doute aussi s'agit-il la plupart du temps de petits jardins. Les chiffres donnés par les auteurs sont peut-être calculés d'après le nombre des familles d'Alger ; ils nous disent la plupart que le plus grand nombre des habitants sont propriétaires hors de l'enceinte. Il n'y en a pas moins exagération.

5. Père Dan. *o. c.*, II, 2, p. 86.

tées par des Maures venus de Grenade, et l'abondance des arbres fruitiers, il note qu'ils sont mal soignés et note le contraste produit par les villas des consuls, surtout du consul de France¹. Peyssonnel est sans doute plus près de la vérité quand il réduit à 2.000 les « masseries » des environs d'Alger². Il est vrai que Venture de Paradis compte en 1789, « 16.000 jardins ou métairies qu'on nomme haouchs³ ». De ces diverses évaluations qu'il est impossible de contrôler et qui paraissent avoir été faites au jugé, probablement d'après le chiffre de la population d'Alger, nous ne retiendrons qu'un fait indiscutable : il y eut toujours, depuis la fin du xvi^e siècle au moins, beaucoup de vergers et de jardins potagers à proximité de la capitale. Ils ne suffisaient cependant pas toujours à son approvisionnement ; car on importait de Blida beaucoup de légumes et de fruits⁴. On a même fait du vin dans les environs d'Alger, avant l'arrivée des Français. Shaw le déclare, en 1738, supérieur aux vins d'Espagne et du Portugal et regrette les

1. Laugier de Tassy, *o. c.*, p. 190.

2. Peyssonnel, *o. c.*, p. 461. « On compte, dit-on, 20.000 de ces masseries... mais je crois que ceux qui ont fait le calcul des masseries d'Alger y ont ajouté un zéro et ainsi il faut réduire le nombre de 20.000 à celui de 2.000 ». Le terme de « masserie » est sans doute le même que le mot italien « masseria » qui veut dire « ferme ». Il existe cependant un mot arabe, presque tombé en désuétude, « masriya » qui désignait jadis une petite chambre, séparée du reste de la maison, où on logeait les esclaves. Ce mot aurait-il pris l'acception de « petite maison de campagne » ? Il serait en tous cas, d'origine latine (Renseignements communiqués par M. Ben Cheneb). Le terme se rencontre pour la première fois dans le Père Dan, *o. c.*

3. Venture de Paradis, *o. c.*, p. 2. Il s'agit d'ailleurs, d'après le texte, non seulement des alentours immédiats d'Alger, mais aussi de la Mitidja.

4. *Idem.*, p. 12. L'auteur va jusqu'à dire que « les jardins de Bélidé fournissent tous les fruits et toutes les verdure qui se consomment à Alger ».

ravages commis dans les vignobles par les sauterelles en 1723 et 1724. « Le vin d'Alger, écrit-il, était aussi bon que le meilleur de l'Hermitage ¹ ».

Lorsque l'armée française, marchant de Sidi Ferruch sur Alger, aborda le plateau d'El Biar et les pentes qui dominant à l'Ouest le Fort l'Empereur, elle y trouva de beaux jardins enclos de haies de cactus et des maisons de campagne aux murs élevés ². Beaucoup de ces villas étaient, il est vrai, en ruines ; d'autres, en mauvais état, attestaient la déchéance ou la désertion de leurs anciens maîtres, fonctionnaires élevés du Beylik ³. Il subsistait d'ailleurs de belles habitations sur les pentes des coteaux de Mustapha et de Kouba, et plus loin jusque vers Birkadem et Dely-Ibrahim ⁴. Mais elles formaient le plus souvent avec leurs jardins des îlots au milieu de la brousse. Les pentes de Mustapha étaient ainsi coupées de ravins profonds tellement fourrés qu'un homme avait peine à les traverser ⁵.

Quant à la majeure partie du Sahel, pour nous la représenter telle que nous l'avons trouvée en 1830, il nous faut faire un

1. Dr Shaw, *o. c.*, p. 21. Les Turcs ne se privaient pas d'en boire dans les tavernes tenues par les esclaves chrétiens. Venture de Paradis (p. 26) parle aussi du vin provenant des environs d'Alger. Le beylik affermais les tavernes moyennant la fourniture du vinaigre à la maison du souverain, aux grands officiers et à l'odjak. Boutin (*o. c.*, p. 68) mentionne que depuis l'invasion des sauterelles de 1794, « la qualité du vin a beaucoup diminué ».

2. Gab. Esquer, *La prise d'Alger*, *o. c.*, p. 353 et suivantes.

3. Rozet (*o. c.*, p. 150) décrit l'ancienne villa du « Khaznadji » (trésorier) sur le chemin de Sidi-Ferruch occupée par « plusieurs familles de sales Bédouins ».

4. H. Klein, (*o. c.*, t. II et III) mentionne les plus remarquables avec des détails sur leur histoire.

5. Boutin, (*o. c.*, p. 23).

effort d'esprit et éloigner de notre pensée le tableau actuel de ces magnifiques terres cultivées, où la carte de Boutin ne mentionnait en 1808 que de la brousse ¹. A l'exception du chemin de Constantine, on n'y trouvait que de mauvais sentiers ², praticables seulement aux bêtes de somme, le seul mode de transport d'ailleurs usité.

La plaine de la Mitidja n'était pas mieux partagée. « Elle est coupée, dit Boutin, par différents marais qui vont toujours s'agrandissant par l'insouciance et l'ignorance des habitants ³ ». Quelques années auparavant, Venture de Paradis en signalait le mauvais état et les exhalaisons pestilentiellles ⁴. Or non seulement elle aurait dû être le grenier d'Alger, mais elle aurait pu alimenter une exportation importante. Dans la réalité, elle ne suffit même pas à satisfaire aux besoins de la ville. Tous les auteurs sont cependant d'accord pour en célébrer la fertilité, depuis Léon l'Africain ⁵, au xvi^e siècle, jusqu'au consul Shaler, au début du xix^e. Haëdo parle des propriétés qu'y possèdent beaucoup de Turcs et de Maures d'Alger ⁶ ; ils y font cultiver par leurs esclaves l'orge, le blé, les fèves, les courges, y élèvent des bœufs, des moutons, de la volaille, et aussi des vers à soie ; ils en tirent du miel et du beurre en abondance. Sur les bords de l'Harrach sont de nombreux moulins. Les Algérois y ont construit des maisons de campagne et aménagé des jardins

1. Boutin, *o. c.*, cartes et dessins, pl. 14.

2. *Idem.*, p. 43-44. Voir aussi Rozet, *o. c.*, ch. III.

3. *Idem.*, p. 20. Cependant sur le plan 1, on trouve la mention. « Elle est fertile et en général bien cultivée ».

4. Venture de Paradis, *o. c.*, p. 5-6.

5. Léon l'Africain, *o. c.*, p. 70. Selon lui, c'est une plaine fort belle « produisant un grain bon en toute perfection ».

6. Haëdo, *Top.*, ch. XL.

plantés d'orangers et de grenadiers, où ils vont passer l'été avec leurs familles ¹, malgré les miasmes de cette plaine marécageuse. Les ouvriers agricoles et les bergers, qui furent de plus en plus des Kabyles, lorsque la main d'œuvre des esclaves chrétiens devint plus rare ², habitaient dans des gourbis analogues à ceux qui les abritent encore aujourd'hui ³. Il est probable que, si jamais la Mitidja a été vraiment bien cultivée, ce dont il y a de fortes raisons de douter, l'abandon des travaux de drainage, par « l'insouciance des habitants », la nature marécageuse de toutes les parties où les eaux des nappes artésiennes remontent à la surface ⁴, contribuèrent à en restreindre le peuplement et l'occupation agricole. Il s'y ajouta enfin l'insécurité, qui paraît avoir été croissante au XVIII^e siècle ⁵, et les incursions des Kabyles et des tribus de l'Atlas Mitidjien ⁶. Cet état de choses explique qu'Alger ait pu souffrir de la disette, au voisinage d'une aussi belle réserve de récoltes. En 1580, Haëdo écrivait déjà au sujet de cette admirable plaine : « Si cette terre appartenait aux chrétiens et qu'ils la travaillassent de leurs mains, il n'y aurait

1. Laugier de Tassy, *o. c.*, ch. XV. — Voir aussi Desfontaines. *Fragments d'un voyage dans les Régences de Tunis et d'Alger*, fait de 1783 à 1786, publié par Dureau de la Malle, Paris, 1838, t. II, p. 138-139.

2. W. Shaler, *o. c.*, p. 122.

3. Laugier de Tassy (*o. c.*, ch. XV) et Venture de Paradis (*o. c.*, p. 6) décrivent très exactement ce genre d'habitation.

4. Voir p. 59.

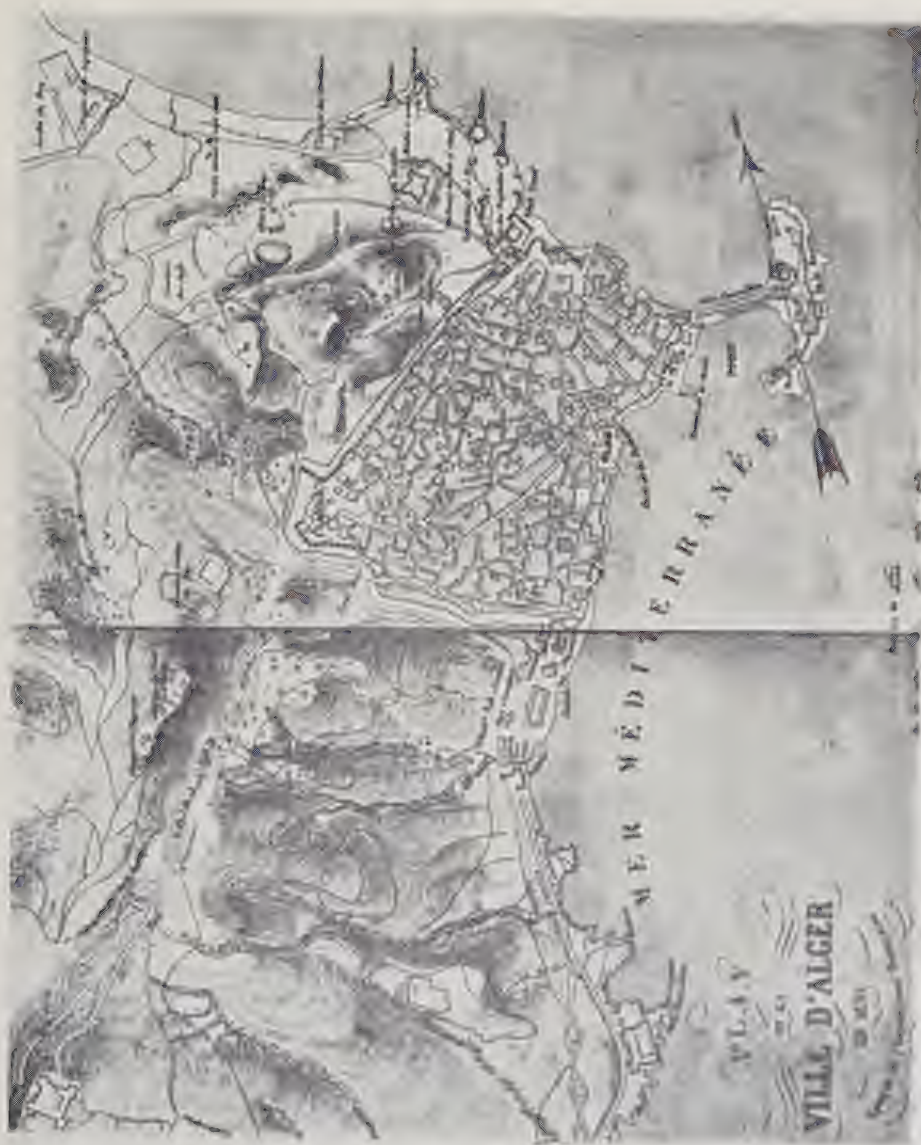
5. De Grammont, *o. c.*, p. 294-320.

6. Lorsque les auteurs nous parlent en effet des Kabyles (Qbail), il faut entendre par là non seulement les tribus des massifs montagneux que nous appelons Kabylies, mais souvent aussi les tribus des montagnes de l'Atlas qui dominent la Mitidja.

pas dans le monde entier de pays plus fertile ¹ ». En 1826, le consul américain Shaler ne s'exprimait pas autrement. « Alger, aidé des seules ressources de la plaine de Metidjah, deviendrait une des villes les plus opulentes des côtes de la Méditerranée ² ».

1. Haëdo. *Top.* ch., XL.

2. W. Shaler, *o. c.*, p. 109. Il ajoute : « Mais l'action silencieuse du despotisme barbare de son gouvernement ne laisse à sa surface que le désert, la stérilité et la solitude », phrase qui réclamerait des précisions. En 1808, Boutin notait que la ville d'Alger était mal approvisionnée en blé, et qu'en 1805, le Dey en avait fait venir de la Mer Noire et en avait même demandé au consul de France (*o. c.*, p. 53).



I. — PLAN D'ALGER ET DES ENVIRONS EN 1830.

Reproduction du premier levé topographique de l'Etat-Major. Dans la ville, encore intacte, noter : entre les portes Bab-Azoun et Bab-el Oued, la rue des Souks, assez droite jusqu'à l'emplacement de la future place d'Armes (au-dessus de la batterie de la Pêcherie), plus sinueuse au-delà ; de cette voie à la porte de la Marine (Gelée Chiereddin) une autre rue ; une troisième, très nette, de la Porte Neuve au centre de la ville basse. Faubourgs à peu près formés. Topographie de ravins de la partie gauche du plan entre la ville et l'entrée actuelle de Mustapha.

LIVRE III

L'AMÉNAGEMENT DU SITE

CHAPITRE I

LA CONSTRUCTION DE LA VILLE ET SON DÉVELOPPEMENT DE 1830 A NOS JOURS ¹

Alger est une ville composite : ville indigène, résidu de la vieille capitale des Maures et des Turcs, ville européenne, qui s'est installée d'abord dans la partie la moins déclive de la première dont elle a utilisé, adapté ou ruiné les constructions, débordant ensuite peu à peu hors de ses murs et cherchant son expansion vers un site mieux approprié aux conditions d'une cité moderne. Deux nécessités ont présidé à sa formation : celle de créer, après l'occupation, une place militaire, centre du commandement et principale tête d'étapes de nos établisse-

1. Les sources principales de cette histoire sont les documents, trop souvent fragmentaires, mais permettant néanmoins des raccords et des recoupements, des archives suivantes : *Arch. du G^t Gal de l'Algérie*, série N² — *Arch. Municipales d'Alger*, Registres des procès-verbaux des séances du Conseil municipal, depuis 1848, et Registres des procès-verbaux du Conseil de Mustapha de 1871 à 1904. — *Arch. du Dépôt des Fortif^{ons}* (*Min. de la Guerre*) dont nous avons pu avoir communication jusqu'à l'année 1874. — *Archives Nationales*. F80. — Les *Arch. du Génie d'Alger* nous ont également fourni quelques documents. Les procès-verbaux des séances du Conseil municipal d'Alger ont été publiés à partir de 1877 (voir p. 95, note 1) ; nous nous sommes référé cependant aux registres, même après cette date.

ments dans l'Afrique du Nord, et par suite celle d'en faire une base de ravitaillement alimentée par le commerce européen, le seul qui pût, dans les premiers temps de la conquête, présenter des garanties d'abondance et de régularité. C'est dire qu'elle a été tout d'abord et pendant de longues années considérée officiellement comme une ville essentiellement militaire. Cette première destination devait avoir les conséquences les plus graves pour l'établissement et le développement de l'Alger Français et de son port. On ne saurait oublier en effet que la colonie resta sous le régime militaire jusqu'à 1871, et que, jusqu'à cette date, toutes les questions relatives à l'urbanisme devaient être soumises à des commissions multiples en attendant la décision suprême du Ministre de la Guerre. De là bien des difficultés, bien des lenteurs dans l'élaboration, la transmission, la discussion et la ratification des projets, même les plus modestes ; de là aussi bien des conflits entre des intérêts souvent opposés, ceux du commerce et ceux de la défense, bien des entraves à la libre expansion, à la transformation et à l'embellissement d'une ville bâtarde, qui, paraissait déjà vieille et fanée, quelques années après sa naissance ¹.

L'histoire de notre établissement dans la Régence et de la conquête, des tâtonnements, des incertitudes qui retardèrent l'occupation étendue et définitive du territoire, devait être reflétée par celle de la capitale : son véritable rôle, son importance générale et la grandeur de ses destinées n'apparurent clairement à tous les yeux que du jour où l'Algérie, désormais

1. E. Pellissier de Reynaud. *Annales Algériennes*, t. III. Paris, Alger, 1854, p. 276. « Déjà flétrie et lézardée, cette ville neuve peut être comparée à une jeune fille de mauvaises mœurs fanée par l'inconduite avant sa maturité. »

pacifiée et largement ouverte à l'activité des immigrants, prit son essor économique et révéla ses ressources variées. Par là s'expliquent les timidités et les doutes qui eurent parfois le plus fâcheux effet sur les décisions des administrations, des autorités et des corps élus chargés de redresser les erreurs du passé, de pourvoir aux exigences du présent et de préparer l'avenir. D'autre part Alger subit le sort des villes coloniales naissantes. La spéculation y détermina, dès le début, une fièvre de construction que ne justifiaient alors ni l'accroissement de la population stable, ni le développement économique urbain ou régional. Cette poussée anormale fut, selon la loi ordinaire, suivie d'une crise, celle de 1846, qui rétablit, non sans dommages, un équilibre et une plus juste proportion entre les besoins réels et les moyens mis en œuvre pour les satisfaire. A partir de ce moment, il y eut en apparence un certain arrêt et une période de stagnation dans l'histoire du développement d'Alger. A vrai dire, la croissance fut lente, mais régulière ; des préoccupations nouvelles surgissent, notamment entre 1854 et 1870, et en premier lieu, celle de réparer les fautes passées, d'ouvrir un peu mieux l'ancienne ville, de l'embellir, et d'en construire une autre à côté. Après une crise de courte durée, l'Algérie émancipée du régime militaire et débarrassée d'une politique qui gênait l'essor de la colonisation, entre dans l'ère de la prospérité. Dès lors Alger va suivre le mouvement qui l'entraîne : la ville moderne est née dans ces années mêmes qui ont vu l'agriculture algérienne s'enrichir d'une ressource de première valeur par l'exportation des vins. L'Alger contemporain date du jour où, à travers l'enceinte fortifiée que lui avaient imposée des conceptions militaires désormais périmées, la fusion s'est faite entre les villes euro-

péennes qui avaient grandi au Nord et au Sud et la ville mixte, moitié européenne et moitié indigène, dont les nombreux bâtiments et établissements militaires rappelaient l'origine et l'occupation première.

Si l'histoire du développement de la capitale est étroitement liée, comme on le voit, et comme il apparaîtra encore mieux dans la suite, à celle de la conquête et de la colonisation, on ne doit pas oublier cependant que d'autres circonstances, faits d'ordre géographique, sont intervenues pour faciliter ou pour contrarier l'extension de la ville européenne sur le site avoisinant celle des Barbaresques. Il en est deux notamment dont l'influence a été prépondérante dès le début : la topographie plus ou moins accidentée de ce site, et la direction des voies naturelles de pénétration vers l'intérieur du pays. D'autres se sont révélées dans la suite et ont pris de plus en plus d'importance, telles que l'altitude et l'exposition. Dans quelles proportions les faits d'ordre physique et les faits d'ordre humain se sont-ils combinés, et quelle est la part des uns et des autres dans la formation de l'agglomération urbaine ? C'est ce qu'il conviendra de dégager, comme étant le fond même et le principal intérêt d'une étude de ce genre.

Nous distinguerons dans l'histoire de la construction d'Alger quatre périodes : 1^o de 1830 à 1846, celle de l'installation dans la ville indigène et de la création des faubourgs partiellement englobés dans l'enceinte de 1840 ; 2^o de 1846 à 1880, période marquée par un développement plus lent, mais par la croissance du quartier d'Isly et des faubourgs, notamment de Mustapha où se crée peu à peu une cité nouvelle ; 3^o de 1880 à 1896, pendant laquelle l'essor des affaires a favorisé la reprise de la construction et précipité l'adoption des mesures qui

devaient permettre l'extension de la ville et la fusion définitive avec ses anciens faubourgs ; 4^o de 1896 à nos jours, période de la poussée la plus rapide, de l'annexion de Mustapha, de la naissance des quartiers neufs et du plus grand accroissement d'Alger.

1. — DE 1830 A 1846.

La capitulation du 5 juillet 1830 nous livrait Alger, sans que le Gouvernement de Charles X eût pris la moindre résolution sur la destination de sa conquête¹. Quatre années s'écoulèrent sans que celui de Louis-Philippe se décidât à garder Alger et à fonder une colonie sur le territoire de l'ancienne Régence. On sait que le véritable acte de naissance de l'Algérie fut la nomination, le 22 juillet 1834, d'un Gouverneur Général relevant du Ministre de la Guerre². On comprend que, dans de telles conditions, les chefs du corps d'occupation aient songé avant tout à pourvoir aux besoins immédiats de l'armée ; les mesures qu'ils arrêtaient pour en améliorer et pour en consolider la situation devaient néanmoins engager sérieusement l'avenir.

La question de l'installation des troupes, des officiers, des états-majors et des services de l'armée fut la première à résoudre. Les ressources de la ville en logements militaires étaient plutôt maigres : indépendamment de la Casbah, des forts et des batteries, on ne pouvait disposer que de sept casernes faites

1. Gab. Esquer. *La Prise d'Alger*, o. c., ch. XIV.

2. G. Yver. *La Commission d'Afrique* (7 juillet-12 décembre 1833) Alger, 1905. L'auteur montre d'ailleurs que l'avis de la Commission fut inspiré surtout par des raisons d'ordre sentimental, le prestige et l'honneur de la France, et par le vœu de l'opinion publique.

pour 2.000 Janissaires ¹ Le bivouac autour de la ville était d'autre part funeste au soldat qui, en dépit de toutes les recommandations, ne prenait dans le jour aucune précaution d'hygiène, et se laissait éprouver par l'humidité de la nuit estivale ; du 25 juin au 10 août, on comptait 9.000 entrées dans les hôpitaux ². Sur un rapport de l'Intendant en chef Denniée ³, on décida de cantonner dans la ville le maximum de troupes ⁴, et, à cet effet, on occupa les maisons voisines du rempart, de la Casbah à la porte Bab-el-Oued ⁵, ainsi que plusieurs mosquées — ceci au mépris des promesses faites dans la convention du 5 juillet 1830. Dans le faubourg Bab-Azoun, des fondouks et des baraquements formèrent tout un quartier militaire, que les constructions civiles devaient repousser plus tard vers le Sud, tandis que la ferme de l'Agha ⁶, le Palais d'été de Mustapha-Pacha et ses dépendances abritaient

1. H. Klein, *Feuillets d'El Djezaïr*. — Le vieil Alger et l'occupation militaire française. Alger, 1910. L'auteur a utilisé notamment les archives du Domaine et celles du Génie.

2. Gab. Esquer, *o. c.*, p. 440-442.

3. Baron Denniée. *Précis historique et administratif de la campagne d'Afrique*. Paris, 1830, p. 169. Rapport du 11 juillet 1830.

4. Selon J. J. Merle, *o. c.*, on logea 8.000 habitants dans l'enceinte de la ville.

5. Gab. Esquer, *o. c.*, p. 441.

6. H. Klein, *o. c.*, p. 60-65. Ce domaine, habité depuis 1789 par les Aghas des Spahis, est celui que Clauzel acheta en décembre 1830 à de prétendus héritiers du fondateur Ali-Agha, acquisition dont la validité fut contestée par l'État dans un long procès dont le maréchal ne sortit vainqueur qu'en 1838. Il a donné son nom au quartier actuel de l'Agha, tandis que le souvenir de Clauzel a subsisté dans la toponymie locale (villa Clauzel, rue et marché Clauzel). Sur le Palais d'été de Mustapha, voir p. 75-78 du même ouvrage. C'est dans la partie basse du domaine que fut installé le « camp des Chasseurs », quartier de cavalerie actuel.

d'autres troupes, notamment la cavalerie. L'occupation d'une partie de ce dernier emplacement s'est prolongé jusqu'à nos jours et a gêné sensiblement le développement de la ville de Mustapha. Les états-majors, les officiers de troupe et les services s'étaient en outre emparés, dans l'enceinte même, de plusieurs palais ¹ et de maisons particulières ; dans la Djenina, ancienne demeure des Deys, s'installèrent la Manutention et le Campement. Cette prise de possession n'allait d'ailleurs pas sans soulever les protestations de la population indigène, surtout des Maures. Car outre les biens du Beylik, auquel se substituait naturellement le gouvernement des vainqueurs, il y avait, parmi les immeubles occupés, des édifices religieux ², mosquées, oratoires ou zaouias, des maisons dont les anciens maîtres, par crainte de la confiscation, avaient affecté les revenus à des fondations pieuses et charitables, comme celle des biens « de la Mecque et de Médine », à des corporations, à des œuvres d'utilité publique telles que les fontaines et les aqueducs, d'autres enfin dont les propriétaires, présents ou absents, se trouvaient frustrés de toute redevance locative : véritable spoliation, que les vainqueurs reconnurent eux-

1. *Idem*, p. 11-15 et 47-57. Notons le palais de Hassan-Pacha qui devint le Palais d'hiver du Gouverneur Général et l'hôtel de l'État-major, le Dar-el-Hamra, palais de Hussein-Dey, qui fut définitivement affecté à la Direction du Génie (rue Philippe actuelle) le 19 décembre 1831, les trois palais de Mustapha-Pacha qui devinrent l'hôtel de l'Intendance, puis de la Division, la Bibliothèque Nationale (rue Maupas actuelle) et l'hôtel du Génie (rue des Lotophages).

2. J. F. Aumerat. *La propriété urbaine à Alger*. Alger, 1898 ; étude intéressante sur les biens du Beylik (5.000 immeubles sur 8.000), du Beït-el-Mal (successions vacantes et confiscations), des corporations, de la Mecque et de Médine (secours aux pèlerins).

mêmes dans la suite, mais ne réussirent pas à réparer complètement. En 1832, le Génie, invité à se prononcer sur les attributions définitives au domaine militaire de la Place d'Alger, retenait 8 mosquées, 14 casernes et leurs dépendances, 130 maisons et boutiques, 2 bâtiments transformés en hôpitaux, sans parler de la Casbah, des anciens palais des Deys, des écuries du Dey, de l'ancienne Fonderie, d'un magasin à poudre, de deux hôpitaux extérieurs ¹, des forts, des batteries et ouvrages, et de quelques maisons de campagne immédiatement voisines de la ville ². Quelques-uns de ces immeubles furent rendus dans la suite à leurs propriétaires ³ ; beaucoup d'ailleurs étaient en fort mauvais état et le Génie était impuissant, faute de crédits, à en assurer l'entretien. La partie haute de la ville était menacée de devenir un champ de ruines, par suite de la fragilité des constructions et de leur solidarité qui les faisait écrouler par grappes ⁴, et plus encore peut-être par suite des dégradations dont se rendaient coupables les militaires et les civils ⁵. Il faut

1. Dont le Jardin du Dey affecté au service médical en 1832. (Voir H. Klein, *o. c.*, p. 80-84).

2. *Arch. G. A.*, art. 6, par. 4, sect. 1. « État des casernes, hôpitaux, magasins et maisons occupés par les services de l'armée d'occupation d'Afrique à Alger et dépendances, 1832, et « Procès-verbal établissant les répartitions susceptibles de composer le domaine militaire dans la place d'Alger ». 1^{er} août 1832.

3. *Idem*, art. 6, par. 4, sect. 7. « État n° 3 du 6 septembre 1832.

4. L'arrêté du lieutenant-général Voirol du 8 mai 1833 mentionne le fait : « Les maisons se servent mutuellement d'appui et la chute d'une seule entraîne infailliblement celle de plusieurs autres ». (*Moniteur Algérien*, du 9 mai 1833).

5. *Arch. G. A.*, art. 1, n° 11. « Mémoire sur la place d'Alger par le chef de Bataillon du Génie Collas, 1830. « Les maisons se détruisent avec une effroyable rapidité ; cette destruction est surtout remarquable dans la partie haute de

reconnaître d'ailleurs que la tendance de l'armée à multiplier les occupations fut heureusement réfrénée en quelques circonstances par l'autorité militaire elle-même ¹. On ne peut nier en tous cas qu'il y ait eu de graves abus, même en tenant compte des nécessités : ils sont dénoncés, sans aucune réticence, dans les rapports de la Commission d'Afrique de 1833 ². Il fallut attendre plusieurs années pour que les immeubles inutiles fussent remis au Domaine : de 1837 à 1847, 70 environs furent

la ville, dans les maisons que les habitants ont évacuées pour laisser la place aux troupes qui avec raison ont été réparties le long des remparts qui descendent de la Casbah vers Bab-Azoun et Bab-el-Oued » (note marginale). Un arrêté du 26 novembre 1831 signale les dévastations journalières opérées par les « colons » dans les maisons avoisinant les batteries 9, 10 et 11.

1. C'est ainsi que le maréchal de camp inspecteur du Génie Montfort empêcha la transformation en magasins de la mosquée de la Pêcherie et de ses dépendances (*Arch. G. A.*, art. 6, par. 4, sect. 7).

2. *Procès-verbaux et rapports de la Commission* nommée par le Roi le 7 juillet 1833, Paris, juin 1834. Rapports sur les travaux publics par le général Montfort (11 janv. 1834) p. 326-327. Dans la banlieue immédiate, l'occupation s'est opérée « presque sans règle et sans surveillance ». Par ailleurs on n'a pas réalisé les réductions prescrites en 1833 par le Ministre. L'auteur blâme l'abus du logement en nature de quantité d'officiers et d'employés assimilés, la destruction ou l'état de ruine de 10 mosquées ou marabouts, l'occupation de 62 autres par les services civils et militaires. — Le réquisitoire le plus sévère contre les abus commis par l'autorité militaire est certainement celui du Baron Pichon (*Alger sous la domination française, son état présent et son avenir*, Paris, 1833, ch. IV, p. 245-255). L'auteur cite un état d'après lequel 273 immeubles auraient été occupés et dénonce ce chiffre comme inférieur à la réalité. Voir aussi dans les *Pièces justificatives* (n° 32, p. 421) la « Lettre de l'Intendant civil au Président du Conseil. Alger, 11 mai 1832. » Le Baron Pichon signale « un houra (*sic*) continuel sur les mosquées ». Le Génie déclare, d'après lui, que « la défense exigerait qu'il n'y eût plus de mosquées sur le bord de la mer ». En attendant, la commission du casernement (Pièce n° 33) demande à occuper encore d'autres édifices religieux, dont la mosquée de la Pêcherie. — Les délibérations du Conseil d'administration de la Régence sur les limites

ainsi restitués, pour être du reste la plupart démolis¹. Le domaine militaire de la Place restait en tous cas considérable : dès 1832², toute l'ancienne ville des Turcs était enveloppée, en tant que place forte, par une large zone dont les limites extérieures correspondent à l'enceinte de 1840 ; la Casbah était en outre reliée au Fort l'Empereur par une vaste étendue de terrains militaires affectés de servitudes.

Il fallait à une ville occupée par l'armée des voies de circulation commodas et un emplacement dégagé de constructions qui pût servir de lieu de rassemblement ; à ces besoins ont répondu les premiers travaux de voirie exécutés par les Français dans l'Alger des Turcs. La topographie naturelle du site avait, de longue date³, commandé la distribution des artères maîtresses, la rue des Souks traversant la cité du Nord au Sud et la rue transversale conduisant à la porte de la Marine. Mais leur étroitesse et le défaut complet d'alignement des constructions, maisons, boutiques et mosquées, rendaient la circulation très difficile pour les bêtes de somme, impossible pour un attelage. L'intendant en chef Denniée signalait, le 11 juillet

du domaine militaire furent marquées par une protestation de l'Intendant civil Genty de Bussy qui s'insurgea contre la part excessive que l'armée s'était attribuée et réclama des logements pour les fonctionnaires civils (*Arch. du G. A.*, art. 6, par. 2, sect. 2-3-4).

1. *Arch. du G. A.*, art. 6, par. 4, sect. 13. « État des immeubles rendus de 1837 à 1847 à l'Administration du Domaine comme inutiles au service militaire ou démolis pour cause d'utilité ou de sûreté publique ». Deux mosquées furent transformées en églises : la mosquée extérieure de la Casbah devenue en 1839 l'église Sainte-Croix et la mosquée Sidi Ali Bitchenine baptisée Notre-Dame des Victoires en 1849. Quelques maisons furent encore désaffectées de 1849 à 1850 (art. 6, par. 4, sect. 18).

2. *Idem.*, art. 6, par. 2. Plan annexé aux documents.

3. Voir p. 44 et 80.

1830, qu'un mulet chargé de ses deux cantines ne pouvait librement circuler « dans l'unique rue de la ville ¹ ». Le 30, une communication plus facile avait été déjà établie, au prix de quelques démolitions, entre la porte Bab-Azoun et la Marine où se trouvaient les principaux magasins de l'armée ² ; le 10 août, grâce aux travaux du Génie, l'accès du port était ouvert aux chariots de deux et quatre roues venant de Bab-Azoun ou de Bab-el-Oued ³.

Quant à la place d'armes, il fallait la créer de toutes pièces, Alger ne possédant en 1830 que quelques carrefours, mais aucune place digne de ce nom ⁴. Quelques temps auparavant, les Turcs avaient entrepris de dégager un peu la façade de la Djenina ⁵. Le lieutenant-colonel Lemer cier commandant le Génie agrandit cet espace libre. « On démolit beaucoup de mauvaises boutiques, plusieurs maisons, et l'on obtint promptement une place très utile pour les troupes, les stations de voitures, l'établissement des marchés... Si l'on agrandit d'après un plan bien entendu, ajoutait un de ses collaborateurs, cette place rendra ce quartier le plus beau et le plus commerçant de la ville ⁶ ». C'était encore « une fort petite place », lorsque

1. Baron Denniée, *o. c.*, p. 169. Il s'agit en réalité des trois rues actuelles de Bab-Azoun, Bab-el-Oued et de la Marine qui n'avaient même pas sur toute leur longueur 3 mètres de large. (Voir p. 167).

2. *Idem.*, p. 59, note.

3. *Idem.*, p. 170.

4. Voir p. 166.

5. H. Klein, *o. c.*, p. 58.

6. *Arch. du G. A.*, art. 1, n° 11. Mémoire Collas, *o. c.* Une partie des souks d'Alger fut ainsi détruite (voir p. 168). Aux considérations utilitaires, d'autres s'ajoutèrent de bonne heure. « On ne concevait pas non plus une ville sans promenades et sans places publiques ». *Tabl. de la situation*, *o. c.*, 1839, p. 89).

la Municipalité ¹ et l'architecte Luvini prirent la succession du Génie. A cette occasion s'ouvrit entre ce service et l'élément civil un conflit qui ne devait être résolu qu'en 1833 : premier exemple des vicissitudes auxquelles étaient voués presque tous les projets de percement et de construction d'une ville née de l'occupation militaire ². Peu de temps après la constitution d'une commission de grande voirie ³, le général Clauzel, qui voyait au-delà des intérêts purement militaires, avait décidé la création immédiate d'une grande place « Louis-Philippe ». Le Génie élaborait alors un projet de place pentagonale, avec maisons de deux étages à arcades, rangées d'arbres et fontaine ⁴ ; ce plan, malgré l'approbation de la commission, fut écarté par le commandant en chef qui chargea l'architecte Luvini ⁵ d'en préparer un autre, adopté par lui le 1^{er} février 1831. L'auteur sacrifiait deux grandes mosquées, celle de Es-Sîda et celle de la Pêcherie ; il prévoyait une place rectangulaire avec palais du Gouvernement au Sud, théâtre au Nord, maisons de rapport à arcades à l'Ouest et à l'Est, caserne

1. Un arrêté du 9 sept. 1839 nommait un commissaire du Roi près la Municipalité d'Alger (M. Cadet de Vaux). Le 13 nov. on lui adjoignit un architecte-voyer de la ville (M. Melchion).

2. Min. de la Guerre. *Arch. du D. F.*, art. 8, sect. 1. Algérie., cart. 2, n° 12a. Rapport sur la Place Neuve dite du Gouvernement projetée à Alger, par le lieutenant-colonel Lemercier, 22 août 1831. Ce rapport contient un historique de la question.

3. Cette commission, instituée en sept. 1830, était placée sous la présidence du maréchal de camp commandant la Place.

4. *Arch. D. F.*, cart. 2, n°s 6 et 7. Projet du capitaine Gallice, plan et élévation, 30 oct. 1830. La mosquée de la Pêcherie était en partie masquée par un rez-de-chaussée de constructions ; la Djenina, du côté opposé, émergeant au-dessus de maisons à deux étages, produisait un effet bizarre.

5. Nommé, le 19 fév. 1831, architecte du Gouvernement.

au Sud-Ouest¹. Le 30 mars, Berthézène, successeur de Clauzel, concéda à Luvini, transformé en propriétaire et en entrepreneur, 806 mètres carrés de terrain, à charge de détruire la première mosquée et d'édifier en quinze mois la façade Nord de la place². Le Génie, représenté par le lieutenant-colonel Lemer cier, intervint alors auprès du général en chef ; il protestait contre l'ignorance dans laquelle on l'avait laissé en cette occurrence, déclarait le projet Luvini nuisible aux intérêts de la défense³, contraire à l'esthétique, comme rejetant en arrière la Djenina, « l'édifice le plus beau, le plus solide et le plus considérable de la ville », et sacrifiant deux grandes mosquées⁴. Il lui reprochait enfin « des vues chimériques d'embellissement, qui contrastent si fort, disait-il, avec la misère actuelle des habitants⁵ ». Berthézène arrêta les travaux, malgré les protes-

1. *Arch. D. F.*, carte 2, n° 12-1. Plan de la nouvelle Place d'Alger projeté par M. Luvini, architecte du Gouvernement, 1^{er} fév. 1831, vu et approuvé par le Général-commandant en chef l'armée d'Afrique. Signé : Clauzel. Les dimensions de la place entre les arcades étaient de 155×80 mètres.

2. L'arrêté lui abandonnait les matériaux provenant des démolitions, sauf les marbres. Les colonnes ont servi, en 1837, à édifier le péristyle de la grande mosquée de la rue de la Marine.

3. *Arch. D. F.*, cart. 2, n° 12^a. Lettres du 22 avril et du 6 mai 1831. La batterie de la Pêcherie, dite « d'Exmouth », se trouvait annihilée ; des souterrains de 1800 mètres carrés, admirablement construits et tout neufs (un rapport du 29 avril 1831 en fait une intéressante description, même dossier), étaient privés d'air et littéralement bouchés ; l'enceinte de la ville, de la Pêcherie à la Marine serait ainsi modifiée.

4. Si le lieutenant-colonel Lemer cier protestait contre ces destructions, il n'hésitait pas cependant à demander l'affectation de la mosquée de la Pêcherie à des magasins de l'armée (B. Pichon, *o. c.*, *Pièces just.*, n°s 33, p. 424. Rapport sur le casernement fait dans la séance du Conseil d'administration du 9 mai 1832.

5. Il y revient dans son rapport du 22 août déjà cité. « On peut ajouter

tations de Luvini et de ses amis ¹, confessa devant le Ministre sa légèreté et dénonça la spéculation et l'intrigue cachées au fond de tous les projets présentés au nom du bien public ². Le Génie présenta alors un second plan qui ne comporterait plus aucune nouvelle destruction de mosquée ³. Ce projet, analogue à celui de 1830 ⁴, fut approuvé par le Ministre, le 25 octobre 1831 ; mais il subit des modifications dans la suite, suivant les idées du lieutenant-colonel Lemer cier qui fit adopter, en novembre 1833, le plan rectangulaire et la construction d'un deuxième étage de voûtes percées de soupiraux, sur lequel reposerait la partie Sud de la place ⁵. Le projet définitif — ou censé tel — qui peut être considéré comme son œuvre et qui en tous cas reçut son approbation, témoignait de moins de modestie qu'on ne l'aurait attendu après ses déclarations

aux défauts du projet celui d'un luxe inconvenant de décoration à colonnes... luxe nullement motivé dans la pauvre ville d'Alger, où il y a presque de la honte à afficher trop de magnificence ».

1. *Arch. D. F.*, cart. 2, n° 12^a. Lettre de M Fougéroux, inspecteur général des finances, à Clauzel, 22 mai 1831. Il incrimine l'amour-propre blessé « du corps savant », auteur du premier plan rejeté. — Lettre de Clauzel au Min. de la Guerre, 27 mai 1831, où il prend la défense de Luvini.

2. *Idem*. Lettre du lieutenant-général Berthézène au Min. de la Guerre, 14 juillet 1831.

3. *Idem*. Rapport du lieutenant-colonel Lemer cier, 22 août 1831. Ce fut un ordre formel du général en chef, qui désirait calmer l'exaspération de la population musulmane.

4. *Idem*, cart. 2, n°s 12, 4 et 5. Projet de la Place Neuve du Gouvernement par le lieutenant du génie Davout, 16 juin 1831. La batterie et les souterrains étaient ménagés ; mais la mosquée de la Pêcherie était masquée par des constructions, la Djenina était pourvue d'un avant-corps.

5. *Idem*, cart. 2, n° 18. Ce dossier renferme les procès-verbaux du Conseil d'administration, notamment de la séance du 14 nov. 1833 où ce projet a été adopté ; le projet Lemer cier (4 feuilles) avec un rapport du 2 nov. 1832 et les



LA PLACE DU GOUVERNEMENT EN 1837 (d'après Otth).

On ne voit ici que la partie Nord-Ouest. Sur la place, le pittoresque marché du matin, à G. la mosquée de la Pêcherie, au fond la Djenina, à l'arrière-plan, la ville indigène encore à peu près intacte, à Dr. emplacement de la mosquée Es-Sida détruite et du futur hôtel de la Tour du Pin, façade N. de la place actuelle.



ALGER EN 1860 (d'après un daguerréotype).

Vue prise de la darse de l'Amirauté. Au 1^{er} plan, quais et magasins du nouveau port, pavillon de la Santé ; en arrière restes des murs turcs, batteries de la Pêcherie à G. ; de la Porte de France à Dr. ; au 3^e plan, constructions de la ville française. A G. reposant sur ses voûtes, Place du Gouvernement, encore inachevée au S. Au-dessus ville indigène transformée (V. surtout à Dr.)

antérieures. On y voyait figurer des constructions de trois étages sur arcades. Le général inspecteur du Génie de Montfort fit fort heureusement supprimer « un temple chrétien à forme antique » qui aurait voisiné avec la mosquée et collaboré avec les maisons prévues pour la cacher complètement ¹.

Le Génie avait en tous cas réussi à conserver la direction des travaux de la nouvelle place ² — et la place elle-même. C'est qu'il la considérait avant tout comme une place d'armes ³. A ceux qui, à tort d'ailleurs, lui reprochaient d'être trop grande, le général inspecteur répondait : « La longueur est à peine celle d'un front de bataillon ; il est absolument impossible de la réduire ». Il faut assurément se féliciter que les dimensions en aient été mesurées à cette aune. Elle n'a pas cessé, en tous cas, d'être classée dans le domaine militaire, et à plusieurs reprises le Génie intervint pour rappeler qu'elle était la « place d'armes » d'Alger ⁴. Les voûtes et magasins qui devaient primitivement être livrés au commerce furent réservés à l'adminis-

rapports du général de Montfort concluant à l'approbation, que le Ministre donna le 9 déc. 1833. Voir aussi *Arch. G. G. A.*, N° 18. Le Min. de la Guerre à l'Intendant civil. 9 déc. 1833. Les travaux des voûtes seront à la charge du Génie : décision qui allait, faute de crédits, en retarder l'exécution pendant plusieurs années.

1. *Idem.* Rapport du 3 déc. 1833.

2. *Arch. G. G.*, *idem.* Arrêté du 25 nov. 1831, signé de Berthézène et imprimé en français et en arabe. Procès-verbal de la conférence du 19 novembre. Le Génie surveillera tous les travaux et exécutera ceux qui intéressent la défense.

3. Le général de Montfort voulait qu'on lui donnât ce nom même. Sans doute songeait-il, comme beaucoup d'autres alors, à celle de Toulon avec lequel on se plut longtemps, dans le monde militaire et maritime, à comparer la ville forte d'Alger.

4. *Arch. G. G.* N° 17. Établissement d'un square sur la place du Gouvernement. Le Génie soutint alors ses droits en invoquant, le 8 août 1872, l'avis

tration de l'armée ; ce fut d'ailleurs aux frais de la Guerre que les travaux de construction furent exécutés ¹. Ils traînèrent en longueur, faute de crédits suffisants ². En juillet 1835, le deuxième étage des voûtes, qui devait soutenir environ un tiers de la place, n'était pas encore commencé, et un « vaste trou en obstruait la plus belle partie », celle qui regardait le port et la mer ³. La pénurie d'argent — l'opposition n'avait pas encore désarmé à la Chambre — amenait le Ministre, malgré son désir de terminer cette affaire, à remettre en question une solution que l'on croyait définitive depuis 1833, et en juin 1837, on n'était pas plus avancé que quatre ans auparavant. Il y a mieux : la forme même de la place fut modifiée en 1840, et

du Comité des Fortifications du 23 fév. 1866. Par ailleurs, les droits de la Guerre sont reconnus dans le « Plan d'Alger et de ses servitudes militaires » exécuté en 1882 en vertu d'une décision du Conseil municipal. (Voir p. 376).

1. *Idem.* N^o. 18. On avait d'abord songé à en donner la concession, avec le bénéfice de la location, à des particuliers ; personne ne se présenta. « D'ici un grand nombre d'années, *pour ne pas dire jamais*, le commerce d'Alger n'aura pris assez d'extension pour pouvoir faire ou provoquer de la part de quelques spéculateurs une entreprise aussi considérable. » Ainsi s'exprimait le général de Montfort dans son rapport au Ministre du 3 déc. 1833. Or il s'agissait d'une dépense de 280.000 francs. En 1835, il y eut une proposition Melchior, qui fut écartée (*Arch. D. F.*, cart. 4, n^{os} 1-5 et *Arch. G. G.* N^o. 18) par le Gouverneur Général. En annonçant l'inscription d'un crédit de 100.000 francs (juin 1837), le Ministre invitait le Gouverneur à examiner de nouveau cette solution.

2. *Idem.* Chaque année depuis 1833, le Directeur du Génie d'Alger réclamait des crédits. Le Ministre les ménageait, tout en reconnaissant qu'il était nécessaire de décider enfin par oui ou non une question qui arrêtaient « les constructions et les entreprises de tout genre dans le quartier le plus important de la ville ». (Le Ministre au Mar. Clauzel Gouverneur Général, 6 oct. 1835).

3. *Arch. D. F.*, cart. 4, n^{os} 1-5. Rapport du Colonel Directeur des fortifications Lemer cier, 1^{er} juillet 1835.

l'on revint au plan pentagonal avec une large ouverture du côté de la mer ¹. Et l'on n'avait pas encore fini de délibérer sur la « pauvre » place d'Alger ² !

Cependant les percées faites dès 1830 pour des besoins militaires déterminèrent la naissance de la ville française, avant même que l'on fût fixé définitivement sur la décision du Gouvernement au sujet d'Alger. Dans la même délibération où il approuvait le projet Lemer cier de la place du Gouvernement, le Conseil d'administration adoptait le tracé des rues Bab-Azoun, Bab-el-Oued et de la Marine ³, qu'on s'était contenté d'élargir un peu par quelques démolitions. Ce tracé, indiqué déjà sur le premier plan topographique d'Alger ⁴, faisait de ces trois voies des lignes brisées et en coupait ainsi la perspective. Frédéric Chassériau nous apprend ⁵ que ce fut « une disposition prise dans l'intérêt de la défense, pour éviter les enfilades ». Il faut, pour ne pas être sévère, se rappeler l'état d'esprit dans lequel se trouvait le commandement,

1. *Arch. G. G.* N^o. 18. 31 mars 1840. Rapport du comte Guyot au Conseil d'administration 22 avril 1840. Le Ministre au Mar. Valée Gouverneur Général. Il approuve le nouveau plan.

2. C'est l'expression dont se servait en 1852, le Gouverneur Général Randon, en rappelant les fautes commises dans « cette pauvre ville d'Alger ». (*Arch. G. G.*, même dossier).

3. *Arch. D. F.*, cart. 3, n^o 4. Projets pour 1834. Mémoire du Lieutenant-colonel Directeur Lemer cier.

4. *Plan d'Alger et des environs* dressé au Dépôt général de la Guerre par ordre de M. le Maréchal, duc de Dalmatie, Ministre de la Guerre sous la direction de M. le Lieutenant-général Pelet. Paris, 1832. Le premier tirage (*Arch. D. F.*, art. 2, n^o 15) n'indique pas les arcades qui figurent sur les tirages postérieurs. Nous en donnons la réduction plus haut.

5. *Etude pour l'avant-projet d'une cité Napoléon-ville*, par Frédéric Chassériau. Alger, 1858.

au lendemain de l'occupation ; on ne se sentait pas en parfaite sécurité. L'idée d'une insurrection et de la guerre de rues, qui avait déjà hanté Valazé, un des héros de Saragosse, lors de l'attaque d'Alger ¹, était loin d'avoir disparu. On prétendait avoir découvert, à la fin de 1830, un complot des Turcs restés dans la ville ² ; on se méfiait des Maures représentés généralement comme sournoisement hostiles ³. On s'explique ainsi que les rues principales aient été traitées comme des boyaux de tranchée ; un arrêté de mai 1832 interdit « de projeter des balcons, des auvents, des stores, des plantes, des saillies quelconques sur les façades des maisons », qui furent ainsi condamnées à rester « plates et mornes comme des murs de caserne ⁴ ». Plus heureuse fut la décision de construire des

1. Dans son plan d'attaque, il envisageait la possibilité d'une défense des habitants analogue à celle de Saragosse. (Général Valazé. *Siège d'Alger*. Projet des attaques, 1 discours, 2 dessins, 10 oct. 1828). Ce manuscrit, consulté par nous aux *Arch. G. A.*, a été depuis versé à la Section historique de l'armée. Min. de la Guerre.

2. Baron Juchereau de Saint Denys. *Considérations statistiques, historiques, militaires et politiques sur la Régence d'Alger*, Paris, 1831, p. 223. On arrêta 30 notables qui furent expédiés sur Smyrne. On saisit leurs biens et un arrêté du 11 juillet 1831 étendit la mesure du séquestre aux Turcs dont la conduite serait mauvaise.

3. *Procès-verbaux et rapports de la Commission d'Afrique*, o. c. Rapport sur la colonisation de l'ex-Régence d'Alger par M. de la Pinsonnière, p. 352 et suivantes. L'auteur résume l'opinion prédominante des milieux officiels. Les Maures sont « un peuple mou, intrigant et dissimulé » qui a la haine du nom chrétien et « regrette la domination du turban... Le Maure n'est donc plus qu'un obstacle ». Si le Baron Pichon explique les justes motifs de leur mécontentement et plaide leur cause, heureux de rejeter la faute sur le duc de Rovigo, Genty de Bussy, son successeur (*De l'établissement des Français dans la Régence d'Alger*, 2 vol. Paris, 1839, 2^e édit.) leur est franchement hostile.

4. Ch. Desprez. *Alger naguère et maintenant*. Alger, 1868, p. 195. L'auteur



II. — PLAN D'ALGER ET DES ENVIRONS (1839).

Reproduction du plan dressé en 1839 sous la direction du lieutenant général Pelet. Même base topographique que pour le plan précédent ; mais on a tracé les voies et les places en construction ou projetées : rues Bab Azoun, Bab-el Oued, de la Marine, de Chartres, des Consuls, places de Chartres, du Gouvernement, de l'Evêché, Mahon, Esplanade Bab-el-Oued, rampes Rovigo et Valée, routes de Douera-Blida, de Constantine, de Bouzaréa. Au faubourg Bab-Azoun et dans la ville, en teinte plus foncée, nombreux établissements militaires et quelques services civils. Noter le tracé du littoral.

rues à arcades, ainsi que le comportaient également les divers plans de la place du Gouvernement. « Le soleil dévorant de l'Afrique ¹ » effrayait les nouveaux venus. Lorsque le général de Montfort eut fait porter de six à huit mètres la largeur des trois premières voies de la ville, il fit adopter l'établissement de galeries sans lesquelles, disait-il, les boutiques des rez-de-chaussée auraient été « inhabitables ² ». Cette mesure, appliquée depuis à d'autres rues et boulevards d'Alger leur a donné un cachet particulièrement pittoresque ; il est regrettable que, pour ne pas imposer de charges trop lourdes aux propriétaires, on y ait renoncé à l'époque contemporaine.

Un arrêté ministériel du 27 novembre 1833 ³ ordonna le classement dans la grande voirie des rues de la Marine, Bab-el-Oued et Bab-Azoun, et y joignit deux autres voies, la rue de Chartres et celle des Consuls ⁴ à prolonger jusqu'à la rue Bab-el-Oued. Il s'agissait de décongestionner par l'une la rue Bab-Azoun que le moindre travail de voirie, la moindre démolition ou construction, la moindre voiture renversée rendaient impraticable ⁵ ; l'autre devait établir pour les mêmes fins une communication directe entre le port et la porte Bab-el-

ne compte, à l'époque où il écrit, que 8 ou 10 balcons dans les rues Bab-Azoun et Bab-el-Oued.

1. Gab. Esquer, *o. c.*, p. 406. Lacuée craignait pour « la peau blanche et délicatement colorée des Français ».

2. *Arch. G. G.* N². 6. Rapport de l'Intendant civil au Ministre de la Guerre sur la proposition du général de Montfort d'établir des galeries couvertes dans les trois rues de la Marine, Bab-el-Oued et Bab-Azoun.

3. *Moniteur Algérien* du 30 nov. 1833.

4. La première devait être rectifiée et prolongée jusqu'à la place du Gouvernement ; la deuxième se poursuivrait par la rue Traversière perpendiculaire et la rue Philippe à peu près parallèle. (Voir le plan Pelet de 1832).

5. *Arch. G. G.* N². 32. Exposé devant le Conseil d'administration du projet

Oued. C'est en 1837 seulement que l'élargissement de la rue de Chartres fut entrepris ; mais pour ménager les maisons particulières et diminuer le montant des indemnités d'expropriation, on ne lui donna que six mètres de largeur et on renonça à y créer des arcades. On éprouvait ainsi, de la manière la plus fâcheuse, la difficulté qu'il y avait à vouloir construire une ville européenne dans une ville indigène. Au motif précédemment indiqué s'ajoutait d'ailleurs ici aussi la crainte de donner prise aux rayons brûlants du soleil ¹. Quant à la rue des Consuls, qui n'était pas encore carrossable en 1837 dans la partie voisine de la mer ², si dans la suite on se décida à l'élargir, son prolongement jusqu'à la rue Bab-el-Oued fut ajourné. On fit remarquer que rien n'entravait par la porte du Nord, si ce n'est des matériaux destinés au môle, et que le commerce se porterait du côté opposé ³. Le colonel Lemerancier déclara que « vouloir abattre toute la partie basse de la ville pour la refaire à la française », c'était « n'agir que par ostentation ⁴ ». Il est curieux de constater que l'opinion générale se prononçait contre les voies larges. Le Ministre seul déclarait que les craintes relatives

de rectification des rues de Chartres et de Bab-Azoun avec toutes les rues adjacentes. Signé : Poirel, ingénieur des Ponts et Chaussées, 10 juin 1837.

1. *Idem.* N^o 6. Rapport du Directeur des Finances au Conseil d'administration, 13 juin 1836. — Et aussi une pétition des habitants qui réclament contre l'extrême largeur des rues projetées. « Les maisons seront dans l'été comme autant de fournaies, et de plus, elles manqueront, en cas de tremblement de terre, de l'appui qu'elles se prêtent dans l'état actuel ». (30 juillet 1836).

2. *Idem.* Rapport du 19 janv. 1837. — Le Ministre au Gouverneur Général, 3 août 1836. Il se refuse à classer dans la grande voirie d'autres rues que les trois premières.

3. *Idem.* Rapport du Directeur des Finances du 19 juillet 1836.

4. *Idem.* Rapport du 21 juillet 1836.

à la température ne paraissaient pas fondées¹ tandis que les chefs de service et les propriétaires vantaient la supériorité des rues étroites et celle des maisons mauresques sur les constructions européennes².

D'autres travaux avaient été exécutés dans la ville ou à ses portes au lendemain de l'occupation. C'est ainsi qu'une « rue de la Victoire » fut percée à travers la haute ville pour dégager les abords de la Casbah entre la Porte Neuve et celle de la citadelle des Turcs³. On travailla également à créer une esplanade, hors de la porte Bab-el-Oued, entre le Fort Neuf et celui des Vingt-quatre heures, pour servir à la fois de place d'armes et de promenade publique. Il fallut à cet effet détruire les tombeaux des Pachas, supprimer un cimetière musulman⁴, les profanations qui en résultèrent soulevèrent les protesta-

1. *Idem.* Le Ministre au Gouverneur Général 21 déc. 1836.

2. *Idem.* Le Directeur des Finances estime que l'avantage des rues droites et larges « n'est pas aussi grand qu'on le pense ». Le Directeur de l'Intérieur s'exprime ainsi : « A l'exception des 4 ou 5 principales rues d'Alger... toutes les autres doivent... conserver autant que possible leur direction et leur largeur actuelles. L'Administration en voulant les redresser ou les élargir pour la plupart commettrait une double faute ; elle se jetterait dans des dépenses considérables et fort mal entendues, considérables en raison des nombreuses indemnités qu'elle aurait à payer, malentendues parce que les rayons de soleil dont ces rues sont aujourd'hui garanties, y darderaient pendant plusieurs mois de l'année de la manière la plus incommode pour les habitants ». Le Ministre s'élevait d'ailleurs souvent contre la « tendance qu'on paraissait avoir en Afrique à multiplier les rues carrossables ». (Rapport de l'Intendant civil Bresson au Conseil d'administration, 18 sept. 1837).

3. H. Klein, *o. c.*, suite. Alger, 1910, p. 81 *bis*. Plan où sont indiquées les rues détruites — et *Arch. G. A.*, art. 2, n° 25, 6 sept. 1833.

4. *Idem.* 3^e vol. Alger, 1912, p. 66-67 et dans le vol. précédent (p. 44 *bis*) où figurent sur une gravure deux de ces tombeaux.

tions de la population indigène ¹. D'ailleurs les travaux n'avançaient qu'avec lenteur, faute de crédits et de main-d'œuvre. Au début de 1834, on n'avait pas encore terminé les nivellements ², et l'esplanade ne put, de ce fait, recevoir la parure ombreuse des marronniers qu'on lui destinait ³. Du moins, au-dessus de l'espace nivelé, les condamnés militaires, sous la direction du colonel Marengo, aménagèrent sur un terrain des plus accidentés, un charmant jardin dominé par un belvédère, le plus pittoresque assurément de ceux de la ville actuelle ⁴.

1. *Procès-verbaux et rapports de la Commission d'Afrique*, p. 333. Voir aussi Baron Pichon, *o. c.*, p. 119 et *Pièces just.* n° 38. Note remise par l'aga (*sic*) des Arabes à l'Intendant civil à la fin de janv. 1832. Les destructions commencèrent lorsqu'on fit la route de Bab-el-Oued à la Casbah. Dans la suite l'Intendant civil et le Gouverneur Général intervinrent pour faire recueillir les ossements. (*Arch. Nat.* F⁹⁰, 810. Lettres du 2 déc. 1835 et du 12 nov. 1836.

2. *Arch. D. F.*, cart. 3, n° 4. — Mémoire adjoint aux projets pour 1834. Ici, comme pour la place du Gouvernement, on n'arrivait pas à faire quelque chose de définitif. En 1835, le colonel Lemer cier élaborait encore un projet et le remaniait. (*Arch. Nat.* F⁸⁰, 810). En 1836, le chef de bataillon du Génie, Charon réclamait de l'argent (Lettre du 26 janv.) Le Gouverneur de son côté pressait l'exécution « d'un projet qui intéresse, disait-il, surtout la population d'Alger ». (12 nov.) et recommandait pour les plantations tantôt le platane, tantôt le mûrier de Chine. Charon constatait avec regret à la fin de l'année (15 nov.) qu'il faudrait attendre les crédits de 1837 pour terminer le nivellement.

3. *Arch. G. G.* N². 6. Le Conseil d'administration pressé de créer de l'ombre « et un abri contre le soleil d'Afrique », fit demander au Ministre, le 3 janv. 1833, 500 marronniers pour les planter sur l'esplanade. Lorsqu'au bout d'un an on se décida à les expédier de Toulon, on s'aperçut que le Génie n'avait pas achevé ses nivellements. L'autorité civile et l'autorité militaire d'Alger se rejetèrent mutuellement la faute et le Ministre blâma ce gaspillage. On finit par en planter 80 qui moururent.

4. Ce jardin, désigné successivement sous les noms de « jardin des condamnés », de « promenade d'Orléans », de « jardin Marengo » a été remis à la Ville en 1847.

Du côté de Bab-Azoun, on dégagea les abords de la porte, par laquelle arrivait presque tout le ravitaillement d'Alger, et deux places contiguës furent ainsi créées, l'une à l'Ouest, celle des Garamantes, accidentée et irrégulière, terrain vague plutôt que place, l'autre à l'Est, celle du Bournou, plus plane et plus accessible au charroi ¹.

Tous ces travaux avaient été entrepris antérieurement à la décision qui, en 1834, assura le maintien de notre établissement dans l'ancienne Régence : ils témoignent de la confiance avec laquelle on envisageait d'avance à Alger la nature de cette décision. Elle eut pour effet d'encourager l'initiative privée des constructeurs et de susciter de nouveaux projets officiels pour l'extension de la ville européenne déjà amorcée ².

En 1837, l'ingénieur en chef Poirel présentait devant le Conseil d'administration un projet d'ensemble ³, qui, outre les alignements des trois premières rues d'Alger, comportait la rectification des rues de Chartres et des Consuls, l'aménagement d'une petite place au débouché de la rue de Chartres dans la rue Bab-Azoun, l'élargissement des rues adjacentes à celles-ci, la création d'une place dite « de Chartres », d'une rue du quai parallèle à la rue Bab-Azoun et d'une place de la

1. Voir le plan Pelet (édit. de 1837) qu'il est intéressant de comparer avec le premier tirage de 1832.

2. Pellissier de Reynaud note dans ses *Annales* (o. c., t. III, p. 275) qu'à cette date l'industrie particulière a commencé à « relever les ruines que l'administration amoncelait ».

3. *Arch. G. G.* N^o. 32. Ce projet, daté du 10 juin, fut soumis au Conseil le 20, rectifié le 20 sept., soumis au Ministre qui le renvoya le 4 oct. pour de nouvelles études, après en avoir approuvé cependant la majeure partie.

Pêcherie. Ce plan souleva les réclamations des propriétaires menacés ¹. L'Intendant civil Bresson et le Conseil trouvèrent qu'il était conçu « sur des bases trop larges » et qu'il lésait, « sans motifs bien graves », beaucoup trop d'intérêts particuliers. Des réductions furent donc opérées ; nous en avons déjà mentionné deux ². Elles portèrent principalement sur les rues adjacentes, pour lesquelles, par raison d'économie, on admit le principe que la superficie à livrer à la construction serait égale à celle de la voirie à acquérir. On s'arrêta donc à des largeurs de trois et cinq mètres. Le Ministre estima en revanche qu'il ne fallait pas réduire les dimensions de la place de Chartres. Elle était en effet destinée à l'établissement d'un marché couvert qui permettrait de réserver la place du Gouvernement à la promenade publique, aux revues et aux parades, « comme le champ de bataille de Toulon ». Par ailleurs, l'emplacement en était déjà presque entièrement dégagé, par suite des démolitions nécessitées par le mauvais état des maisons ; il fallait enfin assainir cette partie de la ville, la moins aérée et la plus insalubre, ainsi qu'on l'avait reconnu, lors des épidémies de choléra de 1832 et de 1835, qui avaient surtout sévi dans la population juive de ce quartier ³. La création d'une petite place, entre la porte Bab-Azoun et le débouché des rues de

1. *Arch. G. G.* N^o 32. Rapport de l'Intendant civil au Conseil d'administration, 18 sept. 1837.

2. Voir p. 166-167.

3. *Arch. G. G.* N^o 32. Rapport du Gouverneur Général au Ministre sur les projets adoptés par le Conseil d'administration dans les séances du 20 et 22 juin 1837. Voir aussi le projet Poirel (n^o 25). L'épidémie de 1835 atteignit particulièrement les Juifs qui habitaient « presque toutes les petites rues du quartier Bab-Azoun » et y vivaient « dans un état d'encombrement difficile à concevoir ». (*Moniteur Algérien*, 21 août 1835. — *Arch. Nat.* F⁸⁰ 659).

Chartres et Bab-Azoun, ne souleva aucune difficulté : la démolition récente de la jolie mosquée de Mezzo-Morto en fournissait à peu près l'emplacement ¹. Il en fut de même de la place de la Pêcherie, dont le terrain était déjà libre de constructions. Le projet Poirel prévoyait aussi une rue de quai derrière la rue Bab-Azoun ; « elle embellirait la ville, de vastes magasins s'y ouvriraient sans doute ». Déjà les propriétaires des terrains contigus en réclamaient l'alignement ; le Génie seul s'opposait à la démolition des deux hôpitaux Kherratine et Bab-Azoun. Ainsi surgissait la première idée du futur boulevard de la République. Enfin, comme à une ville française il fallait un théâtre, l'auteur du plan proposait pour cette construction trois solutions, dont l'une prévoyait jusqu'à 2.000 spectateurs ; il affirmait ainsi sa foi en l'avenir d'Alger. La question fut d'ailleurs ajournée.

Les intérêts de la population indigène n'avaient pas été complètement négligés au cours des discussions relatives à ces projets. Le Conseil d'administration aurait voulu réserver le marché couvert de Chartres exclusivement aux Indigènes, en y établissant 250 petites boutiques, pour compenser les pertes que la destruction des divers souks, lors du percement des rues, leur avait fait éprouver ; mais le défaut d'argent ne permit pas de donner suite à ces bonnes intentions. La même cause

1. Ses dimensions étaient de 41 mètres sur 21 m. 75. Elle était nécessitée par l'encombrement résultant de la mauvaise disposition des portes que le Génie voulait conserver pour des raisons de défense. Cette place est mentionnée sur le plan Pelet (éd. de 1837) sous le nom de place Massinissa. Voir aussi *Arch. Nat.* F⁸⁰ 815. 11 avril 1839. Le plan indique parmi les constructions du côté Nord la maison Héroul et Lépine (café du Vieux grenadier bien connu des Algérois).

était plaidée chaleureusement par le colonel Lemer cier¹ ; Il déplorait « les ravages des rues actuellement en construction », la misère des propriétaires Maures, dont la plupart expropriés sans avoir touché les indemnités qui leur étaient dues, se trouvaient réduits à la mendicité, parce que leurs maisons étaient leur unique ressource. Il réclamait l'ouverture de rues à travers les quartiers indigènes, dont la superficie représentait les trois quarts de la cité. C'était selon lui « le seul moyen d'augmenter la prospérité d'Alger et de faire aimer notre administration ». On retrouve ici la préoccupation, fréquente dès cette époque chez de nombreux militaires, de réagir contre la conquête civile, conduite trop souvent par des gens peu scrupuleux et peu enclins à ménager la population indigène.

Parmi les travaux exécutés aux environs de la ville, le plus important fut la création du Champ de manœuvre, à proximité du quartier de cavalerie et sur l'emplacement où campaient auparavant les « mehallas » envoyées en expédition par les Turcs. On dut procéder là et tout autour de l'Aïn Reboth à une œuvre considérable de nivellement et d'assèchement. Les premières acquisitions de terrains furent faites en 1831² ; les travaux durèrent plusieurs années et la superficie s'accrut progressivement. En 1838, elle était estimée à 26 hect. 122 ares³ ; en 1854, à 28 hect. 58 ares. On peut regretter que

1. *Arch. G. G.* N^o 18. Rapport au Ministre du Colonel Directeur des fortifications Lemer cier, 21 juillet 1836.

2. H. Klein, *o. c.*, suite, p. 65-66.

3. *Arch. G. A.*, art. 6, par. 4 (cart. 1, n^o 9). État des propriétés séquestrées occupées par le service du casernement, 8 août 1838. — *Idem.*, n^o 18. État général de consistance des immeubles composant le domaine militaire de la place d'Alger et dépendances au 30 juin 1854.

cet espace, précieux pour la construction, ait été, dès le début de l'occupation, condamné à rester improductif ; il représentait en effet, du côté où la ville était naturellement appelée à s'étendre, la partie la moins déclive et la plus apte à la création d'une nouvelle cité ; on s'en aperçut dans la suite.

Cependant les rues françaises d'Alger se peuplaient peu à peu de maisons. En 1839, 319 arcades étaient déjà construites et l'on comptait 218 maisons européennes ¹. L'année suivante les rues Bab-Azoun et de la Marine étaient presque terminées ; la rue Bab-el-Oued, très étroite et bordée de maisons indigènes particulièrement rebelles à la démolition, restait en retard sur les précédentes. La rue de Chartres était à peu près finie et la place entourée de constructions. Les principales artères avaient été pavées ². La partie basse de la ville indigène tendait ainsi à disparaître, par suite des expropriations et des démolitions. La commission de voirie instituée le 6 juillet 1830 avait du premier coup condamné 90 immeubles, et l'année suivante 355. Beaucoup de propriétaires étaient absents ou portés comme inconnus. En mars 1837, on en

1. *Tabl. de la sit., o. c.*, 1839, p. 90. 77 immeubles nouveaux s'élevaient dans les rues des Consuls, Philippe, Traversière, Duquesne, de la Révolution, d'Orléans. Notons que déjà 30 maisons européennes avaient été construites dans la haute ville.

2. Ce travail, indispensable pour une ville, avait été tardif et long ; on se heurtait sans cesse à l'éternel obstacle, la pénurie de crédits. On est surpris de voir qu'en 1837 la rue Bab-Azoun, la première percée, était à peine remblayée sur 100 mètres depuis la place du Gouvernement et n'était pas encore empierrée (Rapport de l'Intendant civil Bresson au Conseil d'administration, 4 nov. 1837. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 809). A la même date, la place du Gouvernement n'était pas encore nivelée ; la maison de la Tour du Pin restait enfouie à 1 mètre au-dessous de niveau de la partie voisine, et toute une portion de la place était occupée par le dépôt de bois de l'administration militaire.

expropriait encore 161. Sept mosquées avaient disparu sous la pioche des démolisseurs¹. Une immigration importante de Français et d'étrangers venus des pays méditerranéens, Italiens et Espagnols surtout, avait refoulé la population indigène des quartiers voisins de la mer. Les premiers arrivants durent se contenter des maisons mauresques, d'où leurs regards indiscrets, inspectant les terrasses ou plongeant dans les cours voisines, en rendaient le séjour insupportable aux Musulmans. « Le harem, écrit le Baron Baude, venu en août 1836, jadis impénétrable à tous les regards, a été transformé en auberge² ». Peu à peu, au fur et à mesure que les habitations des Maures se vidaient, elles passaient entre les mains des Européens qui les louaient ou les achetaient moyennant une rente perpétuelle souvent dérisoire. Bientôt ces maisons étaient défigurées pour être accommodées aux habitudes de leurs nouveaux occupants, ou bien elles cédaient la place à des constructions édifiées plus ou moins hâtivement, en vue de spéculations faciles sur les loyers. Depuis 1834, cette œuvre fut poursuivie avec ardeur. « Une poussière suffocante obscurcit les rues en construction », écrit le Baron Baude en 1836³. Le choix de Bugeaud comme Gouverneur Général, en 1841, et l'annonce des expéditions qui devaient aboutir à l'occupation étendue et à la conquête définitive de l'Algérie, amenèrent un « rush » d'immigrants de toutes sortes, et une recrudescence de la construction⁴. Alger allait être en effet, le lieu principal

1. *Tabl. de la sit., o. c.*, 1837, p. 272.

2. Baron Baude. *L'Algérie*, 2 vol. Paris, 1841, t. I, p. 25. Voir aussi J.J. Merle, *o. c.*, p. 239.

3. Baron Baude, *o. c.*, p. 22.

4. L. de Baudicour. *Histoire de la colonisation de l'Algérie*. Paris, 1860, p. 65.

de débarquement des troupes, d'organisation des colonnes et le centre du ravitaillement : autant de circonstances favorables aux affaires dont vivent de nombreux commerces. On escomptait en outre, et non sans raison, un développement nouveau de la colonisation qui ferait de la capitale un marché important.

Au moment où l'avenir de la ville se présentait sous les meilleures auspices, les documents officiels signalaient déjà qu'elle était « trop resserrée pour sa population ¹. Le nombre des Européens dépassait en effet 15.000 habitants répartis ou plutôt entassés dans les rues de la basse ville, qui presque toutes nous paraissent aujourd'hui d'une étroitesse ridicule. La nécessité s'imposait donc, ou de procéder à de nouveaux percements, ou de s'étendre hors des limites de la vieille enceinte des Turcs. Il semble que le premier devoir de ceux qui présidaient à la formation et au développement d'Alger était de prévoir, c'est-à-dire, en pareil cas, de dresser un plan d'alignement et d'agrandissement judicieusement conçu, sérieusement étudié et solidement établi. Il n'en fut malheureusement pas ainsi. Et cependant, la faute n'en est certes pas imputable au Ministère de la Guerre. Dès 1836, le colonel Lemer cier avait fort sagement préconisé cette bonne méthode. « Avant de rien statuer sur le projet de la grande voirie, je crois, écrivait-il, qu'il conviendrait de demander un plan d'ensemble de toute la ville, avec indication des rues déjà ouvertes et de celles qu'on propose d'ouvrir. Ce travail est indispensable pour porter un jugement motivé ; il aurait dû tout précéder et servir à éclairer la délibération ². » Le Ministre

1. *Tabl. de la sit.*, o. c., 1839, p. 244.

2. *Arch. G. G.* Rapport au Ministre du 21 juillet 1836, déjà cité p. 170, note 1.

n'avait pas attendu ces suggestions pour réclamer ce plan général dès le début de l'année ¹. Il réitérait sa demande à trois reprises ², et invoquait sans doute la loi Napoléonienne de septembre 1807 prescrivant la confection dans le délai d'un an du plan des communes de France, et celle de 1812. Car l'Intendant civil objecta que, malgré ces dispositions législatives, et malgré vingt circulaires du Ministère de l'Intérieur, très peu de villes de France possédaient « des plans d'alignement régulièrement préparés et adoptés ³. » Il fallait des géomètres et par conséquent de l'argent ; or on manquait de ces deux ressources. Le budget municipal avait bien prévu 5.000 francs pour ce travail ; mais le service des Ponts et Chaussées avait dû l'entreprendre sans attendre l'approbation des crédits. Nouvelle demande du Ministre en décembre 1837 ⁴. Mais on manque d'argent et de géomètres, et c'est seulement à la fin de 1840 que l'on se décide en haut lieu à pourvoir, médiocre-

1. *Idem.* N^o 6. Le Ministre au Gouverneur Général, 3 août 1836. Il rappelle sa demande et sa « recommandation formelle » du 11 janv. précédent, et déclare qu'il n'approuvera aucun projet d'élargissement des rues d'Alger sans l'appui d'un « plan des rues ouvertes et à ouvrir », examiné et approuvé par lui. Il s'agissait en la circonstance du projet relatif à la rue des Consuls.

2. *Idem.* Le Gouverneur Général par intérim au Ministre, 27 mars 1837. Il est fait allusion aux dépêches ministérielles du 15 nov. et du 15 déc. 1836.

3. *Idem.*

4. *Idem.* Le Ministre à l'Intendant civil (20 déc. 1837) insistant de nouveau sur « la grande importance » de ce travail. Bresson répond qu'à son arrivée à Alger, en juillet de cette année, le plan n'était pas commencé ; il a cru urgent de faire dresser d'abord le plan des terrains et le cadastre de la région comprise entre les murs de la ville et le Jardin du Dey, pour permettre les ventes du Domaine, les allotissements et se procurer des ressources. Il ne dispose que d'un seul géomètre pour exécuter le plan général d'alignement qui n'avance que lentement (Lettre du 13 janv. 1838).



LE PORT D'ALGER EN 1837 (d'après Otth).

Darse des Turcs à peine modifiée. A G. le môle Kheir-ed-din et le Phare, au fond casernes et batteries, à Dr. le « Grand Môle ». Dans le port, tartanes, bricks, corvettes, frégates. A Dr. bateaux à vapeur. Au 1^{er} plan, maisons mauresques démolies.



LA PÊCHERIE EN 1837 (d'après Otth).

A G. batterie turque, au pied de la Place du Gouvernement actuelle ; puis chantier et Porte de la Pêcherie ; au-dessus Mosquée Neuve ; à Dr. Grande Mosquée, murs et batteries, et tout au fond l'ancien port turc.

ment d'ailleurs, aux frais de la confection ¹. L'architecte de la province d'Alger Guiauchain peut enfin, en avril 1841, livrer un plan général d'alignement adopté par le Conseil d'administration. Mais il est incomplet, et, qui plus est, expédié le 24 mai, il n'arriva au Ministère que le 26 août ² ; il faut encore attendre jusqu'en décembre 1843 pour qu'il revienne des bureaux, afin d'être revu et modifié, « plusieurs décisions successives ayant apporté de notables changements dans la disposition primitive des alignements d'Alger ³ ». Le Ministre prescrit d'ailleurs la création d'une commission spéciale où ne figurera qu'un seul représentant de l'armée, le chef du Génie ⁴ ; aux difficultés déjà mentionnées s'en ajoutaient en effet de nouvelles, et notamment les incertitudes sur le tracé de la nouvelle enceinte de la Place et des limites de la zone militaire. Le Ministre Soult s'impatiait des retards apportés par le Comité des Fortifications ⁵ ; les termes dans lesquels il s'expri-

1. *Idem*. Le Ministre au Gouverneur Général (9 oct. 1840) et au Directeur de l'Intérieur (24 déc. 1840).

2. *Idem*. Rapport de l'Architecte de la province Guiauchain sur le plan général d'alignement de la ville d'Alger, 12 avril 1841. Rapport du Directeur de l'Intérieur comte E. Guyot au Conseil d'administration, 7 mai 1841, adopté le 28 mai. Lettre d'envoi du Gouverneur Général au Ministre, 24 mai 1841. Réclamation du Ministre, 9 juin. Avis de réception, 26 août 1841.

3. *Idem*. Le Ministre au Gouverneur Général et au Directeur de l'Intérieur, 31 déc. 1843.

4. *Idem*. Cette commission comprenait le secrétaire général de l'Intérieur, un fonctionnaire supérieur des finances, l'architecte du service des travaux coloniaux, le Maire d'Alger et le chef du service du Génie à Alger.

5. *Idem*. Note au crayon du Ministre sur la minute de la lettre du 31 déc. 1843. Le dossier renferme plusieurs rappels adressés à la 5^e Division du Ministère (travaux coloniaux), les 4 et 12 avril 1843, au général Charon à Alger, le 9 mai, à la 5^e Div. le 26 juin. Toutes ces notes pressantes témoignent d'une intelligence claire des intérêts de la ville d'Alger.

mait valent la peine d'être cités. « On ne peut sacrifier éternellement l'intérêt civil à l'intérêt militaire » ; et il ajoutait à propos du plan : « Il est très nécessaire que les fonctionnaires civils et militaires se pénétrent de toute l'importance de cette mesure administrative, dont l'objet n'est pas seulement d'embellir la ville d'Alger, mais aussi d'ajouter à la valeur des immeubles, d'encourager et de faciliter les constructions nouvelles ; d'assainir les quartiers sans issues, de mettre en circulation des capitaux considérables et de procurer du travail à un grand nombre d'individus ». En 1844, le gouverneur Bugeaud pressait la Commission créée par le Ministre de hâter ses travaux ¹. Mais alors des difficultés s'élevaient entre elle et le service des Ponts et Chaussées qu'on avait négligé de consulter, et cette lacune devait être comblée par l'institution de conférences, source de nouvelles complications et de nouveaux retards ². Tout en rendant justice aux efforts de Bugeaud pour aboutir à la confection définitive du plan d'alignement, Soult revenait à la charge en 1845 ³. Enfin le travail était achevé à la fin de cette année et soumis au Conseil d'administration ⁴. Le Ministre l'approuvait en principe le 10 décembre 1846, mais le renvoyait néanmoins comme incomplet ; il ne portait pas en effet l'indication des emplacements réservés aux édifices publics. Or il y avait là matière à de nombreuses et

1. *Arch. G. G.* N^o 6. — Le Gouverneur Général au Ministre (20 janv. 1844) et au Directeur de l'Intérieur (27 janv. 1844).

2. *Idem.* Arrêté du Gouverneur Général du 9 février 1844.

3. *Idem.* Le Ministre au Gouverneur Général du 3 juin et du 6 sept 1845.

4. *Idem.* Le Directeur de l'Intérieur l'adressait au Gouverneur le 30 nov. 1845 pour être soumis au Conseil. Le Ministre envoyait un nouveau rappel le 9 mars 1846.

interminables discussions ¹. Et ainsi, après dix années d'études, de rapports, de délibérations, de conférences, de rappels réitérés, on n'aboutissait qu'à une solution provisoire. Douze années encore devaient s'écouler avant que l'on s'arrêtât à quelque chose de définitif ². Dans de pareilles conditions, il était à craindre que le plan devînt pour une grande part la simple notation et la consécration forcée de tous les travaux exécutés avec plus ou moins d'incohérence, alors qu'on en attendait des conceptions directrices et un programme bien coordonné.

Cet insuccès s'explique par plusieurs causes. Tout d'abord et avant tout, il a manqué une pensée nette, clairvoyante, suivie et capable de s'imposer, qui aurait coupé court à toutes les improvisations et prévenu les surprises, une vue large qui aurait embrassé le site sur lequel devait se développer la cité nouvelle, perçu l'orientation naturelle de ses progrès futurs, les obstacles opposés par les accidents de la topographie et par la coexistence de deux civilisations si différentes, une décision ferme qui aurait rompu avec les errements imposés par les nécessités de la première heure, alors que la destination d'Alger

1. Le Conseil d'administration avait examiné le plan dans ses séances du 11 et du 13 juillet (*Arch. G. G.* Procès-verbaux de ces deux séances. — Le Ministre au Gouverneur Général, 10 déc. 1846).

2. En attendant l'envoi du plan d'alignement, le Ministre, appelé à statuer sur de nombreux cas particuliers, avait dû réclamer à plusieurs reprises un simple plan de la ville. (Lettres du 5 juin 1844 et du 12 mars 1846 qui font allusion à des demandes réitérées et à des retours de documents incomplets). On apprend d'ailleurs avec étonnement par une lettre du Ministre des Finances à son collègue de la Guerre (4 avril 1846) que « la tournée des facteurs de la Poste aux lettres à Alger ne peut être organisée définitivement, faute d'un plan détaillé » que jusqu'à présent n'a pu fournir le Trésorier-payeur de la province.

occupé par l'armée était d'être une caserne, un dépôt de vivres et de munitions, un hôpital et une forteresse. On ne pouvait exiger des chefs militaires, absorbés par les lourdes préoccupations de leur métier de soldats, une compétence universelle ; on ne pouvait pas davantage leur demander une expérience des choses coloniales et des problèmes qui se rattachent à la « question indigène », pour employer une expression contemporaine. Il était plus nécessaire d'obtenir d'eux un partage d'attributions et la saine résolution de ne pas vouloir tout réglementer et tout décider ; c'est une vertu rare chez les hommes investis d'une haute fonction. Peut-être, au sein d'une commission de quelques membres judicieusement choisis, d'un petit conseil munis de pouvoirs importants et conscient de sa responsabilité, quelqu'un aurait pu surgir, un « urbaniste », dirions-nous aujourd'hui, éclairé par les avis les plus autorisés, mais inspiré avant tout par sa propre intelligence des réalités et ses conceptions personnelles. Or cet organisme, dont on aurait eu besoin, au moins dès 1834, on ne songea à le créer qu'en 1843, alors que l'avenir était déjà très sérieusement compromis. La commission fut mal composée¹, et ses décisions restèrent subordonnées à celles d'un conseil d'administration, c'est-à-dire de fonctionnaires, et à la sanction d'un gouverneur militaire et d'un ministère lointain.

1. En 1847 seulement on s'avisa d'en donner la présidence au Maire d'Alger, en l'absence du Directeur de l'Intérieur. (Le Ministre au Gouverneur Général, 15 janv.). Le Gouverneur avait sagement proposé d'y adjoindre trois propriétaires notables. Signalons aussi que jusqu'à 1845 tous les projets ne furent connus du public que par leur mise à exécution. Le Gouverneur dut rappeler au Directeur de l'Intérieur (29 sept. 1845) que l'on ne pouvait rester ainsi en dehors du droit commun, tel qu'il était consacré en France.

Une autre cause fut le manque d'argent, non pas seulement pour exécuter ces travaux qui fixent les lignes directrices du tracé d'une ville, mais même pour un objet bien plus modeste, le simple levé d'un plan topographique à grande échelle d'Alger et de ses environs immédiats et l'établissement des projets de nivellement, d'alignement et d'agrandissement ¹. Le souci perpétuel de ménager les crédits paralysait sans cesse les auteurs de projets et encore plus les administrateurs chargés de les discuter : de là des modifications, des réductions, des ajournements successifs qui ne laissaient plus le moyen d'aboutir à des solutions larges et définitives.

Il aurait fallu en outre une confiance en l'avenir d'Alger mieux ancrée dans l'esprit de ceux qui avaient la charge de ses intérêts. Or, nous l'avons dit plus haut, la politique et les événements des dix premières années de la conquête n'apportaient guère d'encouragements, et pas davantage les initiatives privées que l'on sentait trop souvent et trop évidemment dominées par une pensée presque exclusive de spéculation rapide, sans souci du lendemain.

Enfin, l'un des motifs que les autorités d'Alger invoquaient à juste titre, entre 1840 et 1845, pour expliquer leur retard à livrer un plan définitif, était l'incertitude qui subsistait encore au sujet du tracé de la nouvelle enceinte, bien que le principe de ce travail de fortification eût été arrêté dès 1839. La question se compliquait en outre de celle des servitudes à prévoir et des réserves à affecter aux établissements militaires de la place.

1. Le Ministre dut adresser des rappels réitérés pour obtenir qu'on lui expédiât un plan au 1 : 1.000 de la ville, telle qu'elle était. Ce plan que l'on tardait à dresser faute d'argent et de personnel, fut expédié le 20 mai 1844, mais renvoyé pour être complété.

L'œuvre considérable qui devait munir Alger d'un système de défense plus moderne et à rayon plus étendu, fut entreprise pour des raisons d'ordre exclusivement militaire. Il apparaissait trop clairement que toutes les réparations possibles des anciens murs turcs ne pourraient donner à ces fortifications vétustes une valeur défensive suffisante. Il fallait que la place fût assez forte pour « soutenir un siège régulier par une armée européenne ¹ ». En 1839, le Ministre de la Guerre décidait que les limites de l'enceinte seraient reportées, au Nord jusqu'au delà du Fort des 24 heures, et au Sud jusqu'au Fort Bab-Azoun. Les ouvrages et leurs dépendances couvriraient une surface de 55 hectares, tandis que la superficie de la ville proprement dite serait accrue de 22 ². On admettait en outre le principe d'une citadelle, sur l'emplacement de l'ancienne Casbah agrandie, d'un port doté d'organes défensifs, et d'un système de forts détachés constituant un vaste camp retranché. Pour comprendre la signification véritable de ces travaux, rendus particulièrement difficiles et coûteux par les inégalités et les ravinements profonds du terrain, il faut se rappeler les préoccupations politiques qui prédominaient alors dans l'esprit de nos gouvernants et la crise européenne qui mettait aux prises les hommes d'État des grandes puissances. L'histoire des

1. Ce sont les expressions employées dans le *Tabl. de la sit.*, de 1842, p. 15. Mais l'idée de faire d'Alger une grande place forte et un arsenal germaît déjà dans les esprits depuis 1834. Un voyageur venu alors à Alger ne parlait-il pas « d'une place forte française inexpugnable, presque en parallèle de Toulon qui nous rendrait les arbitres de la Méditerranée ». (Beaulard. *Un voyage en Afrique*. Lyon, 1835).

2. *Arch. G. A.*, art. 2, n° 89. Note succincte sur les nouvelles fortifications d'Alger par le chef de Bataillon Villeneuve.

fortifications d'Alger se rattache en effet étroitement à celle de la question d'Orient.

Dans un mémoire du 15 janvier 1841¹ sur la nouvelle enceinte proposée pour la place d'Alger, le chef du Génie d'Alger revenait avec insistance sur ses déclarations antérieures, et signalait une fois de plus que rien n'avait été fait depuis 1830 pour mettre la place en état de soutenir un siège². Or les projets préparés pour l'agrandissement du port allaient en faire « une assez riche proie pour tenter nos avides voisins... Avec Toulon, écrivait-il, et Mahon qu'en cas de guerre maritime nous devons occuper en alliés ou en maîtres, il nous assurera, quand nous le voudrons, et malgré Malte ou Gibraltar, la prépondérance dans la Méditerranée... pour la grande lutte dont elle sera prochainement le théâtre ». Ce mémoire est postérieur au traité de Londres du 15 juillet 1840, qui, en nous isolant, semblait dresser de nouveau contre nous l'alliance de Chaumont et nous ramener à la situation de 1815. L'auteur réclamait d'urgence des crédits extraordinaires ; il faut, disait-il, « profiter du moment où le Gouvernement du Roi demande aux Chambres les fonds nécessaires pour les fortifications de Paris... La France ne voudra pas que la Méditerranée ne soit plus qu'un lac anglais ». L'arrivée de Guizot aux Affaires étrangères et la rentrée de notre pays dans le concert européen en 1841 ne

1. *Arch. D. F.*, cart. 5, 1841. Guyot-Duclos. Projets généraux pour l'enceinte continue et pour la Casbah. La superficie de l'ancienne ville était estimée à 41 hectares, l'ensemble formait un total de 118 hectares.

2. Le général de Montfort avait cependant en 1832 étudié les moyens de renforcer la place. Le colonel Lemer cier ne négligea pas la question. En 1837, Charon, alors colonel, fit des propositions fondées sur le principe que les principaux organes de la défense devaient être extérieurs, conception toute moderne. (Mémoire sur les projets de 1840. *Arch. D. F.*, cart. 5).

réussirent pas à calmer ces inquiétudes ni à modifier cet état d'esprit. Michel Chevalier, dans le *Journal des Débats*, au cours d'un long article du 18 juin 1842¹, rappelait que la question du port d'Alger « avait eu dernièrement un grand retentissement dans le public et dans les Chambres... En cela, ajoutait-il, l'opinion a montré une parfaite sagacité, une juste impatience... Il faut qu'Alger soit un port spacieux, bien défendu. L'établissement d'un beau port à Alger, c'est la France faisant avec éclat acte de souveraineté en Afrique ». Ces idées étaient communes chez les militaires de cette époque ; les officiers du Génie chargés des travaux y revenaient fréquemment dans leurs mémoires sur les projets de fortification. On les retrouve encore en 1845 ; elles viennent à l'appui des demandes de crédits². « Il est temps d'envisager la défense d'Alger sous le jour nouveau qui l'éclaire et de lui imprimer un caractère permanent de grandeur et de force qui manifeste à l'Europe que la volonté de la France, en faisant d'Alger une place imprenable est que l'Algérie soit à jamais une province française ».

Les véritables créateurs de la nouvelle enceinte furent le maréchal de camp de Bellonnet³ et le futur général Charon

1. Il est intéressant de constater que cet article a été conservé dans les *Archives du comité des fortifications* (1842, cart. 7, n° 2).

2. *Arch. D. F.*, cart. 10. Mémoire sur les projets pour 1845, 20 avril 1845, Lieutenant-colonel Guyot.

3. Le premier plan d'ensemble fut présenté par de Bellonnet, alors colonel directeur des fortifications, le 30 mai 1840 ; il avait été en réalité élaboré sous sa direction par le lieutenant-colonel Charon (*Arch. D. F.*, cart. 4, n° 18. Plan d'ensemble de la Place d'Alger et de ses environs. Éch. 0,001 pour 5 mètres). Ce projet fut adopté par le Comité du Génie le 2 juillet ; mais les détails, notamment le plan de la citadelle et des forts extérieurs furent l'objet de longues discussions et de nombreux remaniements.

qui en poursuivit la construction de 1841 à 1848. Le tracé, du côté de la terre, ne fut arrêté définitivement qu'en 1844 ¹, ce qui paralysa, comme nous l'avons vu, la commission des alignements d'Alger. Quant au front du côté de la mer, les discussions dont il était l'objet étaient étroitement liées à celles qui touchaient à l'agrandissement du port ²; ce n'est donc pas la faute du Génie si l'on tenait encore en 1849 des conférences mixtes à ce sujet ³. Malgré l'approbation donnée par le Ministre, le 27 mars 1850, aux décisions arrêtés à Alger ⁴, tout fut remis en question, jusqu'à ce qu'une solution irrévocable fût intervenue relativement à la « rue militaire » du quai, le futur boulevard de l'Impératrice, c'est-à-dire jusqu'en 1861. Le plan de défense du port, qui intéressait à la fois la Marine et la Guerre, ne put être arrêté qu'en 1855 ⁵. Les discussions furent bien plus longues encore sur l'opportunité et l'importance des travaux de la citadelle projetée; on n'avait encore rien résolu en 1873 ⁶. Le général Charon

1. Le projet de Bellonnet subit dès 1842 quelques modifications (cart. 7). Le tracé définitif de l'enceinte du côté de Bab-el-Oued n'était pas encore fixé en mai 1843. (Lettre du colonel Charon au Ministre, 28 mai. Il se plaint de manquer du personnel nécessaire).

2. *Arch. D. F.*, cart. 8, 9 et 10 (1843-1845).

3. *Idem.*, cart. 13. Mémoire sur le projet d'ensemble de l'enceinte en arrière du port et des rampes de la Marine arrêté en conférence le 13 fév. 1849, entre les services du Génie militaire, des Ponts et Chaussées, des Travaux hydrauliques et des Bâtiments civils.

4. *Idem.*, cart. 18. Mémoire sur les projets pour 1861-62. Ce mémoire contient un historique de la question.

5. *Idem.*, cart. 16. Mémoire sur les projets pour 1855-56. Le Ministre approuve le projet définitif le 12 juin 1855.

6. C'est la date des documents les plus récents dont nous avons pu avoir communication dans les *Archives du Ministère de la Guerre* (Comité du Génie).

avait été nettement hostile à la construction d'un grand ouvrage de ce genre ¹. « Alger, selon nous, écrivait-il en 1846, n'a pas plus besoin de citadelle que Paris ² ». Mais il partageait la méfiance de beaucoup d'autres, militaires et civils, à l'endroit des habitants cosmopolites d'Alger. « La citadelle (la Casbah) n'a besoin que d'être organisée contre les mouvements tumultueux d'une population nombreuse et un peu étrangère aux intérêts nationaux. » Son opinion prévalut ; car on se contenta de quelques aménagements aux abords extérieurs de l'ancien réduit des Turcs et d'un isolement de la ville un peu mieux marqué ³. Quant aux forts extérieurs du camp retranché, qui figuraient déjà au nombre de huit dans les plans de 1841, on n'en abandonna jamais le principe, on ne cessa de présenter à ce sujet des projets et des contre-

1. Cet officier de grande valeur était partisan des ouvrages extérieurs à la ville et surtout des forts détachés. Il avait préconisé dès 1837, dans ce sens, un système de défense qui aurait laissé le champ libre pour l'extension de la cité. Mais l'avis du général Vaillant prévalut sur le sien, et c'est malgré son opinion que l'on adopta la création d'une enceinte continue (*Arch. D. F.*, cart., 10, mémoire sur les projets pour 1845. Apostille du D^r des fortifications, 20 avril 1845).

2. *Idem*, cart. 11, mémoire sur les projets pour 1846. Apostille du C^t Sup^r du Génie, 25 juin 1846.

3. En 1873, le chef du Génie d'Alger, plaidant pour la construction d'une importante citadelle, munie de batteries, invoquait entre autres arguments, celui-ci : « Dans une ville comme Alger, où sur 49.000 habitants il y a environ 15.000 étrangers, 10.000 indigènes, 8.000 naturalisés, et tout au plus 16.000 Français, ce serait se faire de dangereuses illusions que de compter sur le patriotisme de la population ; on a plutôt à craindre de sa part des tentatives de révolte ou même de trahison... La citadelle est nécessaire pour maîtriser la ville et donner au commandement militaire la possibilité de s'opposer à une reddition prématurée que l'ennemi chercherait à obtenir par le bombardement » (cart. 20. Mémoire sur les projets pour 1873-74, 19 avril 1873).

projets, mais il fallut attendre plus de 40 ans pour en voir réaliser la construction. Aussi bien la question intéressait-elle médiocrement la population de la ville, qui, dès 1840, n'avait plus rien à redouter pour sa sécurité, du moins de la part des Indigènes, et qui par ailleurs ne pouvait être gênée dans son expansion par l'établissement de ces ouvrages de défense.

On n'attendit pas, vu l'urgence, l'approbation de tous les projets pour entreprendre les travaux. En septembre 1841, on commença les fronts de Bab-el-Oued et de Bab-Azoun dans leurs parties élevées ; en 1842, on aborda celui du Sahel ¹. Dès 1845, la nouvelle enceinte, du côté de la terre, était terminée ², grâce à la diligence apportée dans l'exécution et à l'abondante main d'œuvre fournie par l'immigration de nombreux ouvriers étrangers. Il ne restait plus qu'à construire les portes ; mais on discutait encore sur le nombre de ces ouvertures, et l'on ne savait pas si l'on en ménagerait une ou deux au Sud, dans la direction de Mustapha ³. On s'arrêta fort heureusement à la deuxième solution, qui assurait de meilleures communications du côté où la ville se développait décidément, dans le sens et le long des principales routes de l'intérieur. En 1847 l'enceinte était achevée.

Entre temps, la question s'était posée de savoir si l'on conserverait les anciens remparts. Si étrange que puisse paraître la chose, tous les militaires n'étaient pas d'accord sur ce point. Le chef du Génie d'Alger optait pour l'affirmative ⁴

1. *Tabl. de la sit., o. c.*, 1841-1842.

2. *Arch. D. F.*, cart. 10. Projets pour 1845.

3. *Idem.*

4. *Arch. G. A.*, art. 2, n° 87. Rapport sur la question de savoir s'il y a lieu

« Du côté de Bab-el-Oued, écrivait-il, l'enceinte ne gêne évidemment en rien le développement de la ville ; car il n'y a pas de tendance à bâtir de ce côté... Du côté de Bab-Azoun, les constructions du faubourg, il est vrai, tendent à se rapprocher de la ville, et il est hors de doute que, non pas l'enceinte, mais bien plus les servitudes qu'elle exerce sont une gêne pour la population. » On pourrait en diminuer les inconvénients en accordant des autorisations de construction, sous réserve de démolir sans indemnité en cas de guerre. Il ne croyait d'ailleurs pas au peuplement des espaces compris entre la ville et l'enceinte, exception faite pour la région la plus basse. Le reste était formé de « terrains vagues, montueux et ravinés, sur lesquels, disait-il, la construction ne se porterait pas de très-longtemps. » Ni surveillés ni éclairés, ils deviendraient des repaires assurés pour les malfaiteurs. Il était donc bon de les séparer de la ville. Charon, comme directeur du Génie, estimait que la disparition de l'ancienne enceinte était inévitable¹. Mais le Comité du Génie, insuffisamment renseigné sur l'état véritable de ces remparts, s'était prononcé pour la conservation. Charon en démontra l'inutilité et plaida sagement la cause des habitants². « En accordant à Alger l'importance qu'on lui suppose, soit comme port militaire, soit comme port commercial servant aux exportations et aux importations, la partie de la population renfermée dans l'ancienne enceinte sentira chaque jour le besoin d'avoir

d'admettre en principe la démolition de l'ancienne enceinte d'Alger. Lieutenant-colonel du Génie Villeneuve, 28 août 1844.

1. *Arch. D. F.*, cart. 8. Projets pour 1843. Apostille du Directeur des fortifications, colonel Charon.

2. *Idem.*

des relations faciles et promptes avec la nombreuse population dite actuellement faubourienne. Dès lors on peut prévoir que des demandes seront formulées pour multiplier le nombre des portes afin que les communications ne soient pas gênantes entre l'ancienne et la nouvelle ville. En outre les servitudes extérieures et intérieures de cette ancienne muraille seront toujours repoussées par la population, comme elles le sont partout et ces servitudes seront encore une source de dépenses pour l'État, parce qu'elles obligeront à des acquisitions. La multiplication des portes équivaldra à la suppression de l'enceinte que certainement l'opinion publique fera prévaloir un jour. » Cet avis salubre prévalut enfin. En 1844, on commença la démolition des anciens remparts¹ et en 1846 on abattit les portes de Bab-Azoun et de Bab-el-Oued. Elles avaient d'ailleurs été modifiées dès 1841, et le pittoresque de leur disposition avait été sacrifié à la commodité².

Pendant que l'on procédait lentement à la confection du plan d'alignement, et tandis que la nouvelle enceinte englobait progressivement 118 hectares, au lieu de 41³, une véritable fièvre de construction sévissait à Alger⁴. La facilité avec laquelle les Indigènes assaillis cédaient leurs maisons ou leurs parts de maisons, les ventes nombreuses du service des

1. *Tabl. de la sit.*, 1844-45.

2. *Idem.*, 1846-49. — H. Klein, *o. c.*, suite, p. 29. Les portes Bab-Azoun, dont les axes étaient à un intervalle de 34 mètres, avaient été remplacées par des portes disposées en enfilade. Quant à celle de Bab-el-Oued, que les chariots transportant les matériaux du port avaient grand peine à franchir, en raison de son étroitesse, on l'avait sensiblement élargie.

3. Ce sont les chiffres donnés par le chef du Génie (Voir p. 176, n° 2).

4. L. de Baudicour, *o. c.* et Pellissier de Reynaud, *o. c.*, III, p. 275-77.

Domaines¹, la rareté et le prix élevé des loyers disponibles pour les Européens², le bon marché des matériaux de construction³, avaient encouragé les entrepreneurs dès 1834. Mais c'est surtout à partir de 1840 que les capitaux se portèrent sur les propriétés urbaines. Des sociétés⁴ ou des particuliers achetaient et bâtissaient à outrance ; au besoin on empruntait sur le rez-de-chaussée pour bâtir le premier, sur

1. J. F. Aumerat (*o. c.*) montre que grâce à l'aliénation des immeubles tombés dans le domaine de l'État, la propriété urbaine se constitua sans difficulté à Alger. Les droits des absents furent d'ailleurs trop souvent sacrifiés. Pellissier de Reynaud accuse l'Administration des finances d'avoir encouragé la spéculation. Il est certain qu'elle mit en circulation quantité d'immeubles. Un arrêté de Voirol (8 mai 1833. *Moniteur Algérien*) permit de mettre en adjudication les maisons menaçant ruine dont les propriétaires n'assureraient pas la réparation. Il fut appliqué effectivement. (*Moniteur* du 30 nov. 1833 et du 16 janv. 1834).

2. *Les procès-verbaux de la Commission d'Afrique* (t. I, p. 154) signalent en 1834 que les loyers sont déjà trois et quatre fois plus élevés qu'avant l'occupation ; or il ne peut s'agir ici que des maisons mauresques ; ceux des maisons européennes dépassèrent les prix de Paris (Bar. Pichon, *o. c.*, p. 259, qui ajoute : « on loue 4.000 francs ce qu'on a acheté moyennant une redevance de 3 ou 400 francs. »)

3. Sans parler de ceux qui provenaient des décombres ou des carrières voisines d'Alger. On doit noter en effet que l'ordonnance du 11 nov. 1835 (*Moniteur* du 24 déc.) admettait exceptionnellement en franchise les bois et les matériaux de construction importés de l'étranger.

4. Il en exista presque dès le début. Le *Moniteur* du 27 sept. 1833 renferme une annonce de l'« Agence générale d'Afrique ». En 1834, une brochure-réclame signale la « Compagnie nationale d'Afrique » sous la raison sociale J. Hedde et Compagnie, Paris. Cette société a entre autres buts celui de « faire construire des maisons à Alger et de les donner en location ». Le *Moniteur* du 27 nov. 1834 mentionne un acte de la Compagnie Algérienne de colonisation fondée par le sieur Lacrouts pour l'acquisition et l'exploitation d'immeubles à Alger.

le premier pour bâtir le second, et ainsi de suite ¹. « Les maisons et les terrains se négociaient comme des actions industrielles, à la première prime offerte ». Le café d'Apollon, sur la place du Gouvernement, était devenu le rendez-vous préféré et la bourse, ou plutôt le tripot des spéculateurs ². Le prix du mètre carré, dans la rue de la Marine, atteignait 50 francs de rente annuelle, soit 1.000 francs, chiffre énorme pour l'époque ³ ; il est vrai que les propriétaires retiraient 15 et 20 % de leur capital ⁴. Lorsqu'on entama les travaux de la nouvelle enceinte, les hauts quartiers de la vieille ville étaient déjà menacés par l'invasion européenne, et les terrains situés entre les vieux murs et leurs successeurs avaient déjà été en grande partie achetés, même les cimetières ⁵. Les documents officiels ne font pas mystère de cette spéculation effrénée ; ils en tirent d'ailleurs un témoignage de la prospérité d'Alger. Il y aurait eu, selon eux, de 1840 à 1844, plus de 13 millions affectés à l'édification d'environ 400 immeubles ⁶.

1. Pellissier de Reynaud, *o. c.*, III, p. 275.

2. *Idem.*, t. I, p. 176-179. Militaires et civils se gratifiaient mutuellement des épithètes de « banqueroutiers » et de « vandales ». Le souvenir de cette épidémie de spéculation resta longtemps vivace à Alger ; on le retrouve chez de nombreux auteurs. Alexandre Dumas en parle dans ses notes de voyage (*Le Veloce ou Tanger, Alger et Tunis*, Paris, 1851, 4 vol. t. IV, p. 293). X. Marmier (*Lettres sur l'Algérie*, Paris, s. d.) venu à Alger en 1847, déplore longuement l'agiotage des courtiers qui « sans avoir pour la plupart ni sou ni maille, entreprennent des spéculations gigantesques ». Louis Veuillot (*Les Français en Algérie*, souvenir d'un voyage fait en 1841. Paris, 1857, 4^e éd., p. 327-334) a recueilli de la bouche de Berbrugger de nombreuses anecdotes sur les aventuriers mêlés à ces affaires qu'on désignait sous le nom de « fricoteurs ».

3. L. de Baudicour, *o. c.*, p. 76.

4. X. Marmier, *o. c.*, Baron Pichon, *o. c.*, p. 259.

5. L. de Baudicour, *o. c.*, p. 79.

6. *Tabl. de la sit.*, *o. c.*, 1839, 1840, 1841 (p. 42). Les chiffres donnés pour les

A l'exception des maisons élevées en bordure des trois rues principales et de la place du Gouvernement, la plupart des autres furent construites dans les conditions les plus défectueuses, sous tous les rapports. On bâtit sur les anciennes fondations des habitations mauresques, dont on utilisait aussi les matériaux, bois, pierres et briques ; on allait même jusqu'à faire du mortier avec la poussière des démolitions délayée dans de l'eau ¹. Pour ménager l'espace, on supprimait les cours. « La cage de l'escalier servait à éclairer les chambres ou les cabinets ménagés dans la profondeur du bâtiment ; c'est là aussi qu'on plaçait les cuisines. Mais ce luxe était souvent oublié ; on y suppléait par des réchauds placés sur les paliers de chaque étage, où les locataires pouvaient venir, à tour de rôle, faire cuire leurs aliments. Le tout était couronné par un châssis dormant fixé sur une terrasse recouverte d'asphalte. » Malgré l'existence d'une commission de grande voirie, les constructions furent « abandonnées aux convenances des entrepreneurs ». Elles s'élevaient de quatre et cinq étages dans des rues trop étroites où l'administration se voyait obligée d'interdire la circulation des voitures attelées ². Privées d'air et de lumière, il en est qui devenaient des

nouvelles constructions sont : En 1840, 70 ayant coûté 2.485.000 francs ; en 1841, 90 représentant près de 3.000.000 de francs ; en 1842, 54 dans la ville et 13 dans les faubourgs, pour une somme de 3.500.000 francs. En 1844, le Tableau note 4.500.000 francs. Il ajoute qu'en 1843 et 1844 on a construit dans les deux faubourgs de Bab-Azoun et de Bab-el-Oued pour 1.160.000 francs et 1.805.000 francs.

1. L. de Baudicour, *o. c.*, p. 74-75. Nous empruntons également à cet auteur les détails qui suivent.

2. *Moniteur Algérien*, 8 juillet 1836. Arrêté du faisant fonction d'Intendant civil interdisant la circulation des voitures attelées ailleurs que dans les rues



UNE RUE DE L'ALGER DE 1840

Rue d'Orléans, jadis habitée bourgeoisement; aujourd'hui population napolitaine d'origine et indigène. Au premier plan, anciennes maisons françaises; plus loin à G. maisons mauresques percées de fenêtres, au dernier plan passage voûté. Rue sans trottoirs.



UNE RUE-TYPE DE LA CASBAH.

(rue du Regard)

Type de rue en escalier avec passage voûté et encorbellement. A gauche, portes de marbre décorées à l'italienne, au fond entretoisements des constructions.

(Cliché Vollenweider)

foyers d'infection. D'autres s'écroulaient d'un côté, tandis qu'on les achevait d'un autre ; la plupart, à peine bâties, devaient être consolidées, réparées et parfois même refaites entièrement ¹.

Ainsi fut construit ce qu'on peut appeler « l'Alger de 1840 »,

Bab-Azoun, Bab-el-Oued et de la Marine. 1^{er} juillet 1836. — Pellissier de Reynaud, *o. c.*, p. 277. L'auteur signale l'absence de règlements relatifs à la construction. Il exprime la crainte, plusieurs fois formulée par des contemporains. « Un tremblement de terre un peu plus fort que ceux qui ont lieu tous les ans peut amener quelque épouvantable catastrophe ». Th. Gautier (*Loin de Paris*, Paris, 1863, récit de son voyage de 1845 en Algérie, p. 34) et après lui E. Feydeau (*Alger*, n^{lle} éd. 1884, p. 271, livre écrit en 1860), signalent le même danger. Il est bien vrai qu'on attendit longtemps pour établir un règlement général sur la voirie. Le dossier qui existe aux *Arch. Nat.*, F⁸⁰ 808. Voirie, généralités) contient des dépêches ministérielles du 26 août 1843, du 26 mars et du 22 déc. 1844, des délibérations du Conseil d'administration sur deux projets successifs, les 30 déc. 1844 et 5 juin 1846, une lettre du Ministre au Gouverneur Général du 21 mars 1851 à la suite d'un écoulement de maison, les actes d'une commission spéciale instituée le 24 sept. 1852. Le projet de décret fut enfin adopté par le Conseil d'administration le 20 juin 1854. Le Ministre insistait « sur la nature volcanique du sol ».

1. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 729, 810 et 814. Ces dossiers renferment une série de pièces relatives à des écroulements de maisons. Beaucoup sont sans doute des maisons mauresques ; mais il en est qui appartiennent à des Européens et ont été construites par eux. C'est le cas d'une maison qui s'écroula en 1851, à l'angle de la rue des Mulets (rue Roland de Bussy actuelle) et de la rue Mogador. L'enquête révéla que la façade était faite de terre rouge et de moellons sans liaison aucune ; la terrasse laissait filtrer les eaux de pluie. Plusieurs maisons de ce quartier présentaient les mêmes malfaçons. Or il s'agissait du quartier neuf d'Isly. Dans son rapport au Conseil d'administration du 11 juillet 1846, le conseiller Ballyet signalait le danger. « Tous les jours, disait-il, des maisons s'élèvent à des hauteurs vraiment effrayantes, sur des fondations dont la solidité est inconnue et avec des murailles d'une légèreté plus effrayante encore... on a vu plusieurs fois des maisons en construction s'affaïsser sur elles-mêmes sans causes apparentes, et tomber en poussière avant d'avoir été terminées » (*Arch. G. G.* N² 6).

que Pellissier de Reynaud décrivait, en 1854, comme une ville « à masque européen, maussade et incommode... déjà flétrie et lézardée », et dont la laideur devait inspirer aux écrivains et aux artistes épris d'orientalisme bien des déceptions et des regrets. La majeure partie subsiste encore aujourd'hui. Ceux qui veulent reconstituer les aspects de la première ville française n'ont qu'à parcourir le quartier compris entre la rue Bab-el-Oued et la mer, celui de l'ancienne Préfecture et de la Marine. De l'ancienne ville indigène il n'est guère resté que quelques impasses, quelques passages couverts, quelques maisons plus ou moins fidèlement conservées. D'autres, plus nombreuses, ont été percées d'affreuses fenêtres, habillées extérieurement à l'européenne et mutilées intérieurement au point de ne plus rappeler à l'œil qu'un vague souvenir de l'habitation indigène. Le « patio » caractéristique a perdu généralement sa décoration de sculptures, de faïences et de boiseries ; les colonnes de marbre ont le plus souvent disparu. Les galeries ont été bouchées, les portes ont été enlevées et leurs ouvertures rétrécies, les appartements cloisonnés. Des cours ont été couvertes de manière à servir de magasins. Autant de témoignages accusateurs de l'esprit mercantile qui a présidé à ces déformations.

L'idée même d'une adaptation de la maison mauresque à la vie européenne était un contre-sens flagrant. La demeure de l'Indigène était en effet, dans son plan et dans ses détails, l'expression d'une civilisation très-spéciale et très-éloignée de la nôtre. Fermée aux indiscretions du dehors, avec le minimum d'ouvertures permettant de surveiller la rue, elle ne recevait l'air et la lumière que par la cour intérieure et par la terrasse. Les arcades et les galeries assuraient la circulation

et ajoutaient à l'impression de vie repliée et d'intimité le charme de leurs lignes et de leurs couleurs. L'ameublement réstreint, peu encombrant et plaqué contre les murs s'accommodait parfaitement de la longueur et de l'étroitesse des pièces. L'agencement de la ville elle-même reflétait une conception de la rue, de la place, de la boutique, et du marché toute différente de notre conception moderne. Pelotonnée dans l'enceinte de ses murailles et ménagère de l'espace, elle se contentait de rues étroites juste suffisantes pour le passage d'un ou deux piétons et d'une bête de somme. Une petite place ou deux servaient de caravansérails ; les grands marchés s'installaient de préférence hors des murs, près des portes, là où venaient aboutir les convois du ravitaillement. Les rues marchandes, les « souks », rassemblaient en de nombreuses boutiques exigues les divers articles du commerce urbain et les ateliers familiaux groupés par spécialités. La flânerie pouvait trouver là à s'exercer, comme aussi dans l'échope du barbier, au café maure, à la gargote ou sur les marchés. Tout cela fait songer évidemment aux cités européennes du Moyen-âge, resserrées derrière leurs fortifications. Mais par ailleurs le climat permettait de longues stations en plein air, et toute une ville était suspendue au-dessus de l'autre, celle des terrasses, où la femme musulmane prenait sa revanche de la claustration et des voiles qui la dérobaient aux regards du public de la rue.

Si l'on a le droit de se montrer sévère au sujet de ces transformations, on est mieux disposé à l'indulgence, quand il s'agit des constructions neuves, à la condition du moins qu'elles aient été faites avec quelque préoccupation de la solidité, ce qui n'a pas toujours été le cas. Presque seuls les artistes,

tels que Th. Gautier, Fromentin, Feydeau ont été choqués de la platitude et de l'inélégance des façades, comme aussi de l'impuissance des architectes à réaliser un type de maison européenne approprié au climat. Mais on sent, à les lire, qu'ils regrettent avant tout de retrouver à Alger « Paris ou Marseille », alors qu'ils attendaient Constantinople ou le Caire. C'est dire que les habitations bourgeoises de la capitale africaine n'étaient ni plus laides ni plus belles que la plupart des édifices du même ordre des villes françaises, à la même époque. Ce qui heurtait leur goût d'exotisme¹ faisait par contre l'admiration de beaucoup d'autres, agréablement surpris de rencontrer à chaque pas des aspects familiers et

1. Th. Gautier (*o. c.*, p. 21) parle avec mépris des « maisons françaises à toits de tuile et à contrevents verts... qui se font remarquer par le jaune serin de leur peinture », et à propos de la place du Gouvernement des « maisons à l'euro-péenne qui ont la prétention hélas ! trop bien fondée de rappeler l'architecture de la rue de Rivoli : « O maudites arcades, s'écrie-t-il, on retrouvera donc partout vos courbes disgracieuses et vos piliers sans proportion ! » La rue Bab-Azoun lui rappelle Paris ou Marseille avec « ses maisons maussades à cinq étages... badigeonnées de jaune... où l'on grille en été et l'on gèle en décembre ». Fromentin (*Une année dans le Sahel*, rédaction inédite publiée par P. Martino dans la *Revue Africaine*, Alger, 1910) en veut lui aussi aux toitures, aux fenêtres françaises et aux contrevents. Feydeau (*o. c.*, p. 25) caractérise la ville française par ses « maisons à six étages, ses murs gris et ses volets verts ». X. Marmier (*o. c.*, p. 84) est tout aussi sévère. « Nous avons montré, écrit-il, que nous étions de vrais barbares, en élevant à côté de ces riantes et délicieuses retraites nos grosses maisons de Paris, avec leurs trois ou quatre étages, que rien ne garantit de l'ardeur de la température et que le soleil chauffe comme des fournaies. Bien plus, nous avons poussé la barbarie jusqu'à démolir quelques-uns de ces petits chefs-d'œuvre de l'architecture orientale pour les remplacer par des hôtels qui ressemblent à d'immenses casernes ». Il songe sans doute ici à la mosquée Es-Sida remplacée par l'hôtel de la Tour du Pin, sur la place du Gouvernement.

de saluer l'empreinte française sur une terre acquise depuis peu¹. De nos jours, notre recherche de confortable et notre souci de l'hygiène ne s'accommodent plus des habitations où se sont plus nos pères ; du moins avait-on le droit, même sous le règne de Louis-Philippe, de blâmer les juxtapositions et les contrastes fâcheux qui faisaient de l'Alger européen une ville disparate et bâtarde.

Éclairés par l'expérience de l'Algérie, nous n'avons pas commis les mêmes erreurs ni en Tunisie ni au Maroc. Ne

1. X. Marmier qui déplore les démolitions écrit lui-même (p. 40). « Le quartier qui s'étend de l'Amirauté à la porte Bab-Azoun est aussi français que le chef-lieu d'un de nos vieux départements. Rien n'y manque pour constater l'incessante activité de la France, avec son caractère entreprenant, ses tendances utiles et ses besoins vulgaires. De magnifiques hôtels s'élèvent sur les ruines des chétives maisons en plâtre... puis... voici ce qui rappelle la vive empreinte de la population parisienne : restaurant à la carte et à prix fixe, cafés et divans, marchandes de modes et coiffeurs, et les omnibus qui déjà séduisent les Arabes, et les diligences qui ont leur service régulier comme les Messageries Laffite, et les guinguettes de la barrière avec leurs enseignes symboliques ». Les ouvrages destinés à servir de guides sont les plus enthousiastes. Voir par exemple Armand Pignel, (*o. c.* p. 5). « Alger est métamorphosé en ville française ». L'auteur se félicite d'y voir « à chaque pas des maisons construites à la française » et même d'y entendre des orgues de Barbarie. Jul. Duval (*L'Algérie. Tableau historique, descriptif et statistique*, Paris, 1859) n'hésite pas à proclamer que « les rues Bab-Azoun et Bab-el-Oued rappellent par leur largeur et leurs arcades de hautes maisons les plus belles rues des villes d'Europe ». J. Barbier, dans son *Itinéraire historique et descriptif de l'Algérie*, Paris, 1855, se réjouit des transformations du vieil Alger. « Les murailles, presque sans ouvertures, qui donnaient à chaque demeure l'aspect d'une prison et à la ville en général une physionomie des plus tristes, se perçaient de fenêtres et remplaçaient leurs grillages sinistres par d'élégantes persiennes ». Le même auteur parle des « magnifiques maisons de la rue de Chartres ». Il regrette seulement la hauteur exagérée des édifices dans un pays sujet aux tremblements de terre.

pouvait-on pas aussi les éviter à Alger ? Quelques hommes auraient répondu par l'affirmative, dès les premières années de notre occupation. L'Intendant civil Genty de Bussy, qui n'hésitait pas à préconiser le refoulement des Maures oisifs et pauvres dans l'intérieur du pays, insinuait timidement une solution radicale. « Peut-être aurait-il mieux valu prendre un grand parti sur le champ et reconstruire successivement toutes les parties de leurs villes ¹ ». Nous ne nous y arrêterons pas. Mais un auteur qui a visité Alger en 1841 ² nous apprend, sans malheureusement citer un seul nom, « qu'on avait parlé de construire une ville nouvelle à côté d'Alger, pour conserver à celle-ci son caractère natif et satisfaire par l'autre aux habitudes européennes... Le projet plaçait la cité européenne sur la colline de Mustapha, où le camp est établi aujourd'hui ³ avec un port compris à peu près dans l'intervalle du fort de Bab-Azoun à la Maison-Carrée. Cette position est en effet admirable. » L'auteur ajoute d'ailleurs que « le projet lui-même est une chimère », et il en donne cette raison, pour le moins surprenante, que la ville européenne et la ville mauresque ne pourraient vivre à côté l'une de l'autre, sans que l'une étouffât et détruisît sa voisine. L. de Baudicour ⁴, dont l'autorité est moins contestable, tout en reconnaissant qu'il n'y avait pas dans la vieille ville d'Alger « un pouce de terrain à bâtir » et que « le système de construction arabe ne convenait pas aux habitudes fran-

1. Genty de Bussy, *o. c.*, I, p. 432.

2. Évariste Bavoux, *Alger. Voyage descriptif et politique dans le Nord de l'Afrique*, 2 vol. Paris, 1841, t. II, p. 133.

3. Il s'agit du quartier de cavalerie voisin du Champ de manœuvre.

4. L. de Baudicour, *o. c.*, p. 67.

çaises », explique que, si l'on n'a pas édifié la ville européenne au Nord et au Sud de l'ancienne, c'est pour deux causes : 1^o Beaucoup de particuliers avaient acheté dès le début des maisons mauresques ; 2^o l'État qui, en se substituant au Beylik, se trouvait en possession de vastes terrains et de nombreuses maisons de la ville, y installa les services publics et créa ainsi le noyau de la nouvelle cité. Ces raisons ne sont pas des excuses suffisantes. Tout d'abord, le premier fait fut une conséquence du second, et de l'ensemble il appert seulement que l'armée, maîtresse du sort d'Alger, a résolument décidé, dès le début, de s'enfermer dans ses murs. On peut invoquer pour les quatre premières années des considérations de sécurité et l'incertitude qui régnait encore sur la durée de notre occupation. Mais, quand il fut décidé que l'on resterait, le percement de trois rues et la création d'une place n'engageaient nullement tout l'avenir. Il eût été encore possible de faire ce qui a été si heureusement réalisé au Maroc. La sécurité des environs immédiats de la ville des Turcs était alors complète ; les militaires le reconnaissaient sans difficulté¹. Une cité européenne allait se développer ; il lui fallait des espaces libres. La solution était évidemment de les lui laisser et d'installer une ville militaire du côté de l'Ouest, au-dessus de l'autre, là où ne se porterait pas de longtemps la population immigrante, attirée forcément vers la partie voisine de la mer et dans la direction des routes naturelles

1. On avait d'ailleurs créé des redoutes comme celles du Télégraphe et de Mustapha Supérieur, des postes fortifiés, ceux de la Bouzaréa et de la Vigie, et restauré le Fort l'Empereur. Charon déclare qu'on les abandonna de bonne heure, en raison de leur inutilité. *Arch. D. F.*, cart. 10. Projets pour 1845. Apostille du Directeur, 20 avril 1845).

de l'intérieur. On eût trouvé facilement sur les petits plateaux, sur ces méplats dominant Alger¹, entre celui de la Casbah et celui du Fort l'Empereur, la place nécessaire aux casernes et aux divers services de l'armée, concentrés ainsi pour le plus grand bien de celle-ci et de la population civile. Les bâtiments militaires furent au contraire disséminés ; on en trouvait partout et partout ils générèrent l'aménagement et le développement de la ville.

La vérité est que la conception d'Alger place forte et port militaire, vigoureusement ceinturé, s'imposa à nos administrateurs sous le régime des généraux gouverneurs, et que seules des nécessités inéluctables les contraignirent à faire des concessions, toujours parcimonieusement mesurées et souvent tardives, à des intérêts dont ils n'avaient pas soupçonné l'importance future. En 1844, un Directeur des finances², protestant contre les accaparements de l'armée, avait le courage d'écrire au Ministre : « On vous demandera des terrains civils... on vous dira qu'Alger était une ville commerciale, où il ne fallait que les établissements militaires indispensables à la défense, et non pas une ville de guerre où l'on fait accidentellement le commerce ; on vous dira, pardonnez-moi cette supposition, qu'Alger était à l'Algérie ce que Marseille est à la France, et que le Ministre de la Guerre s'est laissé égarer par ses habitudes en le prenant pour Toulon ». Au Gouverneur Général³, il disait : « ou Alger perdra

1. Voir p. 9.

2. *Arch. G. G.* N^o 6. Faubourgs Bab-Azoun et Bab-el-Oued, 1840-45. Lettre de l'Inspecteur général Directeur des finances Blondel au Ministre, 20 juillet 1844.

3. *Idem.* Lettre du même au Gouverneur Général, 2 août 1844. La réponse

une partie notable de l'importance commerciale à laquelle il est destiné, ou la nécessité renversera un jour tous les obstacles et crèvera les édifices qu'on aura élevés sur ces emplacements. » A la première de ces déclarations le Ministre répondait, en marge de la lettre, par des points d'exclamation. A la seconde, le Gouverneur opposait cette affirmation catégorique. « Alger doit plutôt être une place de guerre qui forme la citadelle de l'Algérie qu'une ville de commerce, quels que puissent être les motifs qui y attirent les relations commerciales. Il faut donc se plier à cette situation et non pas compromettre la sûreté et l'avenir de cette nouvelle possession française pour satisfaire à des intérêts privés.

Et cependant des indices bien clairs, qu'ils ne pouvaient méconnaître, montraient, au lendemain de 1834, le chemin que la ville allait suivre dans son extension progressive. Certes, si l'on se bornait à consulter la topographie et le relief ¹, l'emplacement le plus proche de la vieille ville où l'on rencontrât les meilleures conditions pour l'assise de la nouvelle était certainement la petite plaine alluviale formée au débouché de l'oued M'Kacel. Elle offrait pour la construction des espaces planes ou peu déclives ; d'autre part, les matériaux fournis par les carrières étaient à pied d'œuvre. Enfin, considération susceptible de peser d'un poids lourd dans la décision de ceux qui redoutaient les ardeurs de l'été africain, cette région des environs d'Alger est certainement, pour qui veut rester à proximité de la mer, la plus favorisée pendant la

est écrite en marge. La date semble indiquer qu'elle émane, non de Bugeaud, alors occupé du côté du Maroc, mais du Gouverneur intérimaire Lamoricière. Elle n'en est pas moins typique.

1. Voir p. 11.

saison chaude ¹. Un vieux dicton arabe ne disait-il pas : « Bab-Azoun pour le produit, Bab-el-Oued pour la santé ² ». C'est là que le Baron Baude aurait voulu voir s'établir la ville européenne et son port. Il y comptait 60 hectares de terrain à bâtir, et, hanté comme beaucoup de contemporains par le souvenir de Toulon ³, il entrevoyait là un Alger français encore plus étendu que notre grande place maritime. Mais il était obligé de reconnaître que « la presque totalité de la circulation entre la campagne et la cité s'effectuait par le faubourg méridional de Bab-Azoun ⁴. « Cet aveu était la condamnation même de son système. A la même date (1836) on signalait au Conseil d'administration que le commerce tendait à se porter du Nord vers le Sud, de la rue de la Marine à la rue Bab-Azoun ⁵ ; beaucoup de terrains avaient d'autre part été achetés hors de la porte par des spéculateurs clairvoyants ⁶. Lorsque furent entrepris les travaux de la nouvelle enceinte, l'activité des constructeurs y fit surgir tout un quartier nouveau.

Jusqu'alors la route de Mustapha, bien plus que celle de Blida par les tournants Rovigo, avait attiré la population

1. Voir p. 28.

2. Cité par le Baron Baude (*o. c.*, p. 39).

3. Toulon était alors le port d'attache des relations principales avec la métropole et c'est là que, dans les premiers temps de l'occupation, on s'embarquait et l'on débarquait. Si l'on parle de l'arsenal maritime à créer à Alger, c'est pour appeler la nouvelle capitale un « Toulon africain ». La place du Gouvernement est comparée au « champ de bataille de Toulon ». Baude (p. 97) rappelle que l'enceinte fortifiée de Toulon enclot 50 hectares.

4. Baron Baude, *o. c.*, p. 98.

5. *Arch. G. G.* N^o 31. Rapport du Directeur des finances, 19 juillet 1836.

6. Voir p. 182.

des mercantis, cabaretiers, gargotiers et tenanciers de guinguettes, échelonnés dans les environs des établissements militaires, sur le parcours des convois se rendant au camp de Mustapha. L'armée occupait la majeure partie des emplacements, de chaque côté du chemin de 300 mètres qui conduisait de la porte au Fort Bab-Azoun, et ne laissait guère de place pour des constructions autres que des baraques ou des échopes ¹. Les propriétaires des terrains dominant la route, du côté Ouest, réclamaient des alignements. Satisfaction leur fut donnée : le plan dressé par l'architecte de la ville et approuvé par le Conseil d'administration fut adopté par le Ministre, le 11 mars 1840 ², bien qu'il eût annoncé sa résolution de ne rien sanctionner sans avoir reçu le plan général d'alignement demandé par lui à plusieurs reprises. On allait ainsi à l'aventure, sans aucune vue de grande envergure, traçant des morceaux de quartiers, quitte à les juxtaposer et à les relier plus ou moins maladroitement, et faute d'avoir pris un parti large, embrassant de vastes espaces, on se restreignait à des mesures de détail, à des solutions mesquines,

1. Cette situation datait des premiers jours de l'occupation. Sur une « planchette du faubourg Bab-Azoun et de la partie au-dessus » dessinée par le Génie en déc. 1830 (*Arch. G. A.*, art. I, n° 9. Plan d'Alger, capitaine Desessarts, 30 déc.) figure la mention sur cette route, entre la porte Bab-Azoun et la rue Waisse actuelle, des établissements suivants : à D. magasins de viandes salées, Génie, Train du Génie. — à G. Train des équipages, boucherie militaire, parc du Génie.

2. Sur ce projet, le comte Guyot, Directeur de l'Intérieur s'exprimait ainsi : Le faubourg Bab-Azoun est le seul point sur lequel la ville puisse s'étendre avec avantage... il importe donc d'en régulariser et d'en activer la construction ». *Arch. G. G.* N° 6. Faubourgs Bab-Azoun et Bab-el-Oued. Rapport du 13 janv. 1840).

et l'on risquait de commettre des erreurs difficilement réparables. Ce fut le cas du « nouveau quartier Bab-Azoun », celui que l'on peut délimiter par les rues actuellement dénommées Dumont d'Urville, d'Isly, des généraux Morris et de Constantine. Car le plan adopté officiellement ne dépassait pas ou presque pas ces limites. Il prévoyait une rue principale partant du premier tournant de la rue Rovigo et se dirigeant parallèlement à la route de Mustapha, en direction du Sud. Elle fut établie à la limite des fortes pentes qui donnent accès au plateau de la Casbah, ainsi que le montre le plan topographique de 1832 (Plan Pelet). Cinq rues secondaires ¹ venaient aboutir à cette voie, tandis qu'une autre, se détachant de la rampe Rovigo, dans la même direction, partageait dans toute sa longueur le quartier ainsi constitué. Mais si l'artère maîtresse, la « rue de l'Aqueduc », future rue d'Isly ² avait 16 mètres de largeur, ce qui paraissait alors considérable ³, les autres étaient réduites à des proportions d'autant plus condamnables qu'on ne pouvait invoquer ici l'excuse des expropriations coûteuses et des démolitions excessives. La plus large de ces voies secondaires, la future rue de Tanger, avait 6 mè-

1. Rues du Marché, Blanchard, Balthazar, du Carrefour, du Coq.

2. Ce fut le comte Guyot qui proposa au Ministre ce nouveau nom en l'honneur de Bugeaud (*Arch. G. G.* N^o 6. Lettre du 14 sept. 1844). Le Ministre approuva et demanda à son tour que l'on débaptisât les rues des Moulins, Balthazar, de la Montagne et des Rampes pour les appeler rues de Tanger, Joinville, Mogador et Bugeaud (Lettre au Gouverneur Général du 6 oct. 1844. Arrêté du Directeur de l'Intérieur du 15 sept. 1844). La place du Marché fut dénommée place d'Isly et plus tard place Bugeaud.

3. « Elle est tracée dans des proportions grandioses », disait un rapporteur au Conseil d'administration qui regrettait seulement l'absence d'arcades. (*Arch. G. G.*, N^o 6. Rapport de M. le conseiller Ballyet du 11 juillet 1846).

tres ; il y en avait de 5 mètres, et même de 4 mètres ¹. On se heurtait, il est vrai, à une topographie des plus accidentées ; entre le niveau de la rue de l'Aqueduc et celui de la route de Mustapha, pour une distance en plan de 120 mètres, il n'y avait pas moins de 30 mètres d'écart. « On se fait difficilement aujourd'hui, disait en 1844 le Directeur des finances, une idée des travaux énormes de déblais et de terrassements que l'état des lieux nécessita aux premiers constructeurs ² ». On dut recourir aux escaliers pour racheter les dénivellations, et une seule rue permit le passage des voitures ³. On reconstituait ainsi sur un terrain vierge de constructions, une nouvelle Casbah. Néanmoins la demande de logements et les bénéfices des spéculateurs étaient tels que l'on n'hésitait pas à payer le terrain un franc de rente, c'est-à-dire 20 francs le mètre, là où naguère il n'y avait que des cimetières et des marabouts ⁴. De 1841 à 1843, les notaires firent enregistrer 86 ventes représentant 405.800 francs ⁵.

Dès 1841, le Tableau de la situation notait cette activité : « une nouvelle ville s'élève avec une rapidité incroyable dans l'ancien faubourg Bab-Azoun » ⁶, et le colonel Charon déclara

1. La rue du Carrefour et la rue du Coq par exemple.

2. *Arch. G. G.*, N^o 6. Faubourgs Bab-Azoun et Bab-el-Oued. Lettre au Gouverneur Général du 2 août 1844.

3. La rue du Marché (aujourd'hui des généraux Morris) par son raccord avec la rue Bugeaud.

4. *Arch. G. G.*, N^o 6. Lettre du Directeur des finances citée plus haut (p. 248). Ce chiffre est un minimum. Car un entrepreneur de l'époque nous apprend, en 1841 (*Arch. G. G.*, *id.*, Lettre au Directeur de l'Intérieur du 2 nov. 1841, signée : Sabatault) que le Domaine vendit cette année-là des terrains à bâtir à 7 et 10 fr. 50 le mètre, en rentes perpétuelles, soit 140 et 210 francs.

5. *Idem.*

6. *Tabl. de la sit., o. c.*, 1841, p. 42.

rait, en 1842, qu'il était temps d'étudier un projet de « ville supérieure » à ce faubourg¹. Déjà les transactions des particuliers s'étendaient aux terrains en bordure des rampes Rovigo et « aux parties les plus abruptes, aux ravins les plus escarpés » dominant la rue de l'Aqueduc. Il y avait là, entre la rue Rovigo et la place du Marché où s'arrêtait la grande artère nouvelle, deux thalwegs profonds séparés par un dos d'âne, le ravin des Tanneurs et celui de la Poudrière² ; la déclivité du terrain était encore plus forte que dans la partie inférieure déjà construite. Un nouveau plan partiel fut adopté par le Ministre le 31 décembre 1843³, il fut complété par le tracé des rues de la région la plus élevée, voisine de l'enceinte, qui reçut l'approbation officielle en même temps que le plan général d'alignement d'Alger, le 10 décembre 1846⁴. Cinq rues nouvelles⁵ débouchant sur la rue d'Isly donnaient accès à la partie haute de la ville, que l'on aurait jugée inaccessible quelques années auparavant ; mais ce fut au prix de nivellements et de comblements considérables, et leur tracé rectiligne fut coupé par des escaliers. L'une d'elles⁶ est encore aujourd'hui, par le nombre considérable des marches à gra-

1. *Arch. G. G.*, N^o 6. Lettre du colonel-commandant le Génie en Algérie au Gouverneur Général, 22 déc. 1842.

2. Voir le plan Pelet. Ces deux ravins confluaient pour aboutir à la mer dans la petite anse du Palmier (rue Wäisse actuelle).

3. *Arch. G. G.*, N^o 6. — Le Ministre au Gouverneur Général, 31 déc. 1843.

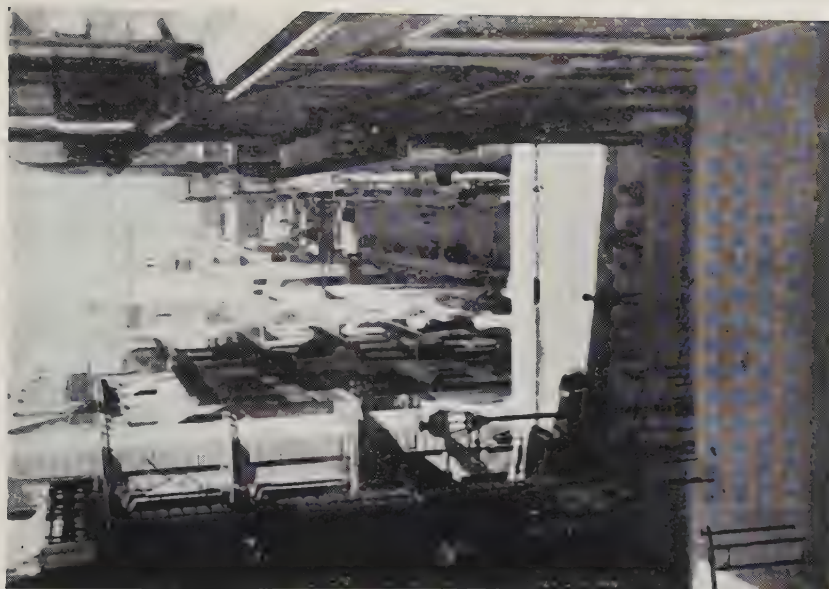
4. *Idem.* Procès-verbaux des séances du Conseil d'administration des 11 et 13 juillet 1846.

5. Rues du Marché prolongée, rue Joinville prolongée, rue des Mulets (Roland de Bussy act.), rue de la Violette et rue de la Poudrière coupée par la rue Mogador et la rue du Telemly.

6. La rue Joinville où l'on compte 150 marches. (Voir les planches).



LA RUE JOINVILLE (quartier d'Isly).
Vue prise du premier palier. Les escaliers (250. marches)
montent de la rue de Constantine jusqu'aux fortifications.



LA RUE JOINVILLE.
Vue dans toute sa hauteur, 60m environ de dénivellation. Au
fond le boulevard dominant les quais, le port, la jetée Sud.

vir, une curiosité, un défi jeté à la nature et aussi un pittoresque contre-sens d'urbanisme. Deux autres, formant deux niveaux superposés, les coupaient transversalement. On a tracé presque au plus court, bravant les obstacles du terrain ; si les pentes sont rudes, si les raccords sont souvent inaccessibles aux voitures, il y a du moins là un effort de volonté, souvent méritoire, pour utiliser à l'intérieur d'une enceinte fortifiée les espaces les plus susceptibles de rebuter des constructeurs timorés. Au moins aurait-on dû veiller à la bonne exécution des nouveaux édifices ; or il n'en fut pas ainsi, et beaucoup trop d'entre eux ne répondirent pas aux conditions les plus élémentaires de stabilité et d'hygiène. On devait s'en apercevoir dans la suite ¹.

Pendant que la ville prenait son développement dans la région comprise entre les anciennes et les nouvelles fortifications, elle fut menacée d'un péril qui aurait gravement compromis tout l'avenir. Une barrière d'établissements militaires faillit s'élever entre le quartier récemment créé et l'enceinte. Dans le projet proposé par le Génie pour le tracé des fortifications, en 1843, des réserves considérables avaient été affectées aux services de l'armée, qui s'attribuait ainsi une part léonine, du côté même où décidément la ville commençait à s'étendre. L'Artillerie, en particulier, dont l'arsenal avait été jusqu'alors, mal commodément d'ailleurs, à l'extrémité de la jetée Kheir-ed-din, aurait occupé un terrain de plus de 30.000 mètres carrés ², entre la place d'Isly et l'enceinte. Le fait

1. Notamment lors de l'écroulement, en mars 1851 d'une de ces maisons. (Voir p. 241, note 1).

2. *Arch. G. G.*, N^o 16. — Le Gouverneur Général au Ministre, 10 avril 1843.
— Le Ministre au Gouverneur Général, 20 sept. 1844.

était d'autant plus grave qu'une décision ministérielle du 29 août 1841 lui avait déjà conféré cet emplacement ¹. La population civile avait protesté à cette époque. Ses intérêts furent pris en main et vigoureusement défendus par Bugeaud, alors Gouverneur Général. En adressant au Ministre le projet du Génie, il insista pour que l'arsenal d'artillerie fut placé à cet effet au-delà du Fort des 24 heures ². « Je n'hésite pas à déclarer, écrivait-il, que, dans une ville militaire, il faut d'abord songer à pourvoir les services militaires ; mais avant de sacrifier les intérêts particuliers, il faut être sûr qu'aucune combinaison ne leur est favorable ». Il faisait remarquer que le terrain à livrer aux entreprises civiles représentait 36.000 mètres carrés et un capital de 1.755.000 francs, le mètre carré se vendant maintenant dans le faubourg Bab-Azoun, non plus un franc comme en 1840, mais six et sept francs de rente annuelle. Malgré cette intervention intelligente, le Ministre décidait, le 15 juillet 1844 ³, de sanctionner les propositions du Génie. Il fallut l'insistance du Directeur des finances Blondel, toujours disposé à plaider en faveur des intérêts urbains, celle du Directeur des affaires d'Algérie au Ministère de la Guerre, celle du colonel Charon lui-même qui reconnut l'importance des faits nouveaux et enfin celle de la Commission des alignements, pour faire revenir le Ministre sur sa décision ⁴. Le

1. *Arch. G. G., idem.* — Le Ministre au Gouverneur Général 18 mars 1845. Les fourrages furent déposés sur ces terrains.

2. Voir la lettre du 10 avril 1843 mentionnée plus haut.

3. *Arch. G. G., N° 6.* — Faubourgs Bab-Azoun et Bab-el-Oued. Note du Service du Génie pour le Ministre, 5 sept. 1844.

4. *Idem.* Lettre au Ministre du 2 août 1844. — Note du Directeur des affaires d'Algérie, 24 août 1844. « La disposition, écrit-il, par laquelle le fau-

18 mars 1845, il arrêta enfin que l'arsenal serait établi au faubourg Bab-el-Oued, et que le Fort des 24 heures serait démoli pour lui laisser plus d'espace ¹. Le colonel directeur de l'Artillerie seul avait protesté dans la séance de la commission et refusé de signer le procès-verbal ².

Malgré cette concession péniblement arrachée, les services de l'armée n'en restaient pas moins maîtres de la partie basse du faubourg Bab-Azoun, entre le débouché du ravin aboutissant à l'anse du Palmier ³ et la nouvelle porte assurant les communications avec le quartier de l'Agha, déjà créé, maîtres des magnifiques terrains bordés à l'Ouest par la route de Mustapha, à l'Est par la mer, comme ils l'étaient déjà de presque tout l'espace compris entre la rue du faubourg à son origine et la falaise ⁴. Or les projets d'agrandissement du port s'accordaient pour lui assurer son expansion vers le Sud, et ainsi les meilleurs emplacements à proximité des quais, les plus favorables à la construction en raison de la modération

bourg Bab-Azoun entier a été converti en quartier exclusivement militaire aura pour l'avenir commercial d'Alger les plus fâcheuses conséquences ». — Lettre du Directeur des finances précitée (Voir p. 187) et note du service du Génie pour le Ministre, 5 sept. 1844. — Le Ministre au Gouverneur Général 18 mars 1845, lettre où se trouvent résumés les débats de la Commission.

1. Conformément à la proposition de Bugeaud. L'Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées exprima seulement le regret de voir supprimer l'esplanade et priver Alger d'une grande place et d'une promenade publique, la ville étant dépourvue de ce dernier agrément.

2. Il avait invoqué l'humidité du faubourg Bab-el-Oued qui « oxyderait les armes et altérerait les poudres ». Il était scandalisé à l'idée que l'on pût discuter si Alger était une ville militaire ou commerciale, « Si vous pensez ainsi, disait-il aux défenseurs du commerce, allez à Mustapha ».

3. Voir p. 13, note 2.

4. Voir p. 157.

des pentes allaient rester ou tomber entre les mains d'une administration jalouse de son bien et peu disposée à l'abandonner. Ainsi fût créée une situation dont les effets se font encore sentir aujourd'hui¹, et pendant de longues années le « quartier d'Isly » fut en presque totalité occupé par des bâtiments militaires. La question avait été posée dès 1841, époque à laquelle, pour l'achèvement de la place du Gouvernement, dénommée alors place Royale, on envisageait la démolition, au moins partielle, de la Djenina et le transfert sur un autre emplacement de la Manutention et du Campement installés dans l'ancien palais depuis notre entrée à Alger. A propos de modifications au plan d'alignement du quartier proposées par le Génie, le Ministre s'élevait contre « la supposition inadmissible que les bâtiments de la Djenina seraient toujours occupés par les services militaires² ». Le colonel Charon, dans son projet de 1843 sur les terrains à réserver à l'intérieur de la nouvelle enceinte, leur avait assigné le faubourg Bab-Azoun³, dont une grande partie était affectée à huit établissements⁴. Un incendie ayant détruit, dans la nuit du 26 au 27 juin 1844, une partie de la Djenina avec les magasins du campement et des effets militaires, la population civile et le Conseil d'administration s'émurent du danger que laissait encore subsister la présence des fours et des bois de la Manu-

1. Notamment par la présence de la Manutention qui dépare un beau quartier.

2. *Arch. G. G.*, N° 20. Le Ministre au Gouverneur Général, 12 mars 1841.

3. *Idem.* Le Gouverneur Général au Ministre, 10 avril 1843.

4. Manutention des vivres, magasin des vivres, magasin des fourrages, magasin de l'orge, magasins du campement, magasin du chauffage, lits militaires. (*Arch. G. G.*, N° 6. Procès-verbaux des Séances du Conseil d'administration, 11 juillet 1846).

tention, et le Ministre pressa les services du Génie d'en assurer le déplacement¹. Les magasins du Campement furent les premiers pourvus à Bab-Azoun. Mais le Conseil proposa le transfert de la Manutention et de ses annexes à Bab-el-Oued, le quartier de Bab-Azoun devant être « essentiellement celui du commerce² ». Quand il fut appelé à se prononcer sur le projet définitif d'alignement de la ville, en 1846, il renouvela ses instances pour que « l'une des plus belles positions d'Alger » ne fût pas enlevée au commerce et à la population civile et pour que l'on réservât au moins le côté de la mer dans le vaste parallélogramme que l'armée prétendait s'attribuer³. Ce fut en vain, et le Ministre ne consentit à des concessions, et encore sur la demande du Directeur des affaires d'Algérie, que pour le magasin du chauffage et ultérieurement pour celui des fourrages⁴. L'avenir de ce quartier se trouvait ainsi sérieusement hypothéqué. Du moins la nécessité d'assurer les communications avec l'Agha dans des conditions normales avait-elle amené l'amélioration de l'ancienne route, fort défectueuse⁵, depuis l'esplanade sur laquelle s'ouvrait l'ancienne porte Bab-Azoun. Dès 1837⁶, on y travailla ; mais l'obstination du

1. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 810 où se trouve un dossier relatif aux suites de cet incendie.

2. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 810. Procès-verbal de la séance du 3 juillet 1844.

3. *Arch. G. G.*, N² 6. Procès-verbal du Conseil d'administration. Séance du 11 juillet 1846.

4. *Idem.* Faubourgs Bab-Azoun et Bab-el-Oued. Lettre du Directeur des affaires d'Algérie au service du Génie, 31 oct. 1844.

5. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 810. La caserne des sapeurs-conducteurs du Génie obstruait en partie cette route, tout à côté du pont par lequel elle franchissait le ravin (rue Waisse). Le Ministre (Lettre au Gouverneur Général du 6 mai 1845) rappelait que les charrettes étaient exposées à tomber dans le ravin.

6. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 809. Sur l'alignement et les pentes du faubourg Bab-

Génie à vouloir conserver intactes deux casernes paralysa longtemps les travaux de nivellement et d'alignement. Ce n'est qu'en 1845¹ que le Ministre ordonna la démolition d'un de ces bâtiments et la régularisation définitive ne fut arrêtée qu'en 1846², en même temps que le projet général des alignements d'Alger. Alors seulement fut prise la décision de faire de cette voie une rue de dix-huit mètres avec galeries à arcades.

Pendant que le faubourg Bab-Azoun devenait la nouvelle ville européenne, celui de Bab-el-Oued était loin de prendre le même développement. Malgré l'optimisme du Baron Baude, qui notait « une grande activité... sous les baraques de bois de la plaine de Bab-el-Oued³ », c'est tout au plus si les moins pessimistes entrevoyaient, de ce côté des vieux murs, la création d'un faubourg industriel. C'est là que le Génie avait installé, en 1831, près de la mer et tout à côté du Fort des 24 heures, cinq moulins à vent qui coûtèrent beaucoup d'argent et ne rendirent pas de services⁴. L'aménagement d'une vaste esplanade destinée à servir de promenade ombragée⁵, et celle du Jardin des condamnés, l'ouverture de la route en lacets qui montait vers la Casbah⁶ n'étaient pas suffisants pour attirer

Azoun. Rapport de l'Intendant civil au Conseil d'administration, 18 sept. 1837.

1. *Idem.* F⁸⁰ 810. Lettre du Ministre au Gouverneur Général, 6 mai 1845.

2. *Arch. G. G.*, N² 6. Faubourgs Bab-Azoun et Bab-el-Oued. Procès-verbal du Conseil d'administration. Séance du 13 juillet 1846.

3. Baron Baude, *o. c.*, p. 31.

4. A Pignel, *o. c.*, p. 97.

5. Voir p. 167.

6. Cette route en lacets, qui avec la rampe Rovigo encerclait Alger, fut un des premiers travaux du Génie, un des plus rapides et des plus remarquables. C'est aujourd'hui la rampe Valée.

les spéculateurs dans une direction qui les aurait éloignés du port et des principaux établissements de la ville militaire. Quelques industries, peu importantes d'ailleurs, s'installèrent à Bab-el-Oued dès les premières années ; c'est ainsi que des moulins à eau et à vapeur y furent établis en 1834 et en 1838 ¹. Mais les guinguettes y étaient plus nombreuses que les usines ². Bien que le Ministre écrivît en 1843 ³ que ce quartier était appelé « à devenir l'un des plus populeux et des plus actifs de la banlieue d'Alger », au Gouvernement Général, on le traitait de « quartier désert », où la création d'un arsenal pourrait « porter la vie » sur des emplacements « sans valeur ⁴ », et le colonel Charon, dans la Commission des alignements de 1845, déclarait que la partie de la ville vers Bab-el-Oued était « un quartier un peu mort et que jamais le commerce ne s'y porterait ⁵ ».

1. *Moniteur Algérien*, 12 sept. 1834. Arrêté du 19 août concédant au sieur Marin pour 99 ans, 23 hect. 44 ares sur les deux rives de l'oued, pour construire quatre moulins à eau. Cette concession fut achetée en 1838 par M. Lichtenstein qui y fit fonctionner deux moulins à vapeur. On croyait alors en haut lieu qu'il se créerait de ce côté de la banlieue un faubourg industriel important. (*Arch. G. G.*, V. A. 25. Exposé d'un projet d'alignement du 10 juin 1837 où on parle de la concentration des établissements industriels à Bab-el-Oued.

2. A. Pignel, *o. c.*, p. 6. « Du côté du Jardin du Dey, vous trouverez l'Hermitage, la Chaumière, l'Elysée, le Cirque, outre vingt guinguettes et des tirs au pistolet ».

3. *Arch. G. G.*, N^o 6. Faubourgs Bab-Azoun et Bab-el-Oued. Lettre au Directeur de l'Intérieur, 2 juin 1843. Il comptait pour en activer le développement sur la colonisation de « la plaine de Staoueli » et de la côte, d'Alger à Sidi-Ferruch.

4. *Idem.* Le Secrétaire général du Gouverneur Général au Directeur de l'Intérieur, 22 avril 1843.

5. *Idem.* — Le Ministre au Gouverneur Général, 28 mars 1845. Voir aussi p. 180. Le chef du Génie constatait qu'il n'y avait pas de tendance à bâtir de ce côté.

On notait cependant, à cette époque, une certaine activité dans la construction¹ ; 25 maisons neuves y surgissaient en deux ans, et de nombreuses baraques abritaient une population flottante d'ouvriers, étrangers pour la plupart, attirés par les travaux civils et militaires, notamment par ceux des fortifications. Enfin des particuliers s'offraient à y créer une cité, qui fut réellement le noyau autour duquel se forma dans la suite l'agglomération importante de Bab-el-Oued ; ce fut la Cité Bugeaud.

Une pétition était adressée au Gouverneur Général, le 15 juillet 1844, par un Allemand, M. Lichtenstein et son fondé de pouvoirs. M. Vialar². Le premier, propriétaire dans le faubourg de 24 hectares et de deux moulins à vapeur, dont un venait d'être incendié, proposait d'abandonner gratuitement à l'État 75 ares de terrain provenant d'un ancien cimetière juif, pourvu qu'on y créât un établissement public. En outre, il s'engageait à fonder tout un quartier, entre l'hôpital du Dey et les moulins de l'Oued, avec cinq rues longitudinales orientées Ouest-Est et cinq transversales perpendiculaires, des places, une mairie,

1. *Tabl. de la sit., o. c.*, 1844-45, p. 252. « Ce quartier, bien que placé dans de moins bonnes conditions que celui de Bab-Azoun, attire néanmoins des capitaux et des habitants ».

2. *Arch. G. G.*, N^o 3. — Cité Bugeaud. Le dossier renferme trois plans : 1^o Plan du service des Ponts et Chaussées, 12 août 1844. — 2^o Plan du nouveau quartier Bab-el-Oued. Modifications du tracé présenté par MM. Lichtenstein et Vialar, propriétaires de terrains au faubourg Bab-el-oued, 14 déc. 1844. Vu et approuvé par l'architecte chef de service Guiauchain. Éch. de 0,001 pour 1 mètre. — 3^o Plan projet du nouveau faubourg Bab-el-Oued, cité Bugeaud, situé entre l'hôpital du Dey et les moulins de l'oued, présenté à M. de comte Guyot, Directeur de l'Intérieur, par MM. Lichtenstein et Vialars (*sic*) propriétaires, 3 janv. 1845.

une église, un presbytère et une école ¹. Or à la même époque, on discutait vivement sur l'accaparement par les services de l'armée des meilleurs terrains du nouveau quartier de Bab-Azoun. Le Directeur des finances Blondel insistait auprès du Ministre ² pour que la proposition Lichtenstein fût acceptée, et suggérait de placer à Bab-el-Oued la Manutention, qui disposerait là de communications faciles, grâce aux travaux de routes exécutés par le Génie. D'autre part, la cité nouvelle offrirait un refuge à 75 « industriels » que l'incendie des baraques adossées à la Djenina venait de laisser sans locaux. Mais l'Administration civile, en général, se montrait hostile à l'acceptation du projet Lichtenstein. L'architecte en chef des Bâtiments civils, après avoir rectifié le plan proposé, pour le mettre en concordance avec le plan d'ensemble d'alignement du faubourg, contestait l'utilité de la création projetée, et conseillait en tous cas de laisser à la charge des propriétaires tous les travaux de nivellement, de voirie et d'égouts. Le comte Guyot, Directeur de l'Intérieur, déclarait devant le Conseil d'administration ³ que la formation de ce quartier « n'intéressait aucune-

1. *Idem.* Rapport de l'architecte chef de service des Bâtiments civils à M. le Directeur de l'Intérieur, 17 janv. 1845.

2. *Idem.* N^o 6. — Faubourgs Bab-Azoun et Bab-el-Oued. Lettre de l'Inspecteur général Directeur des finances Blondel au Ministre, 20 juillet 1844. Il présente M. Lichtenstein comme étant consul de Prusse et de Bavière à Montpellier et « régent de la Banque de cette ville ». Négociant et riche capitaliste, il a succédé comme propriétaire à Bab-el-Oued à M. Marin, concessionnaire de terrains depuis 1834. Ces terrains ont pris une valeur inespérée et se vendraient actuellement un franc et deux francs de rente perpétuelle par mètre carré. Il a réussi à attirer des capitalistes de Montpellier et de Genève qui ont souscrit à la Banque pour 200.000 francs.

3. *Arch. G. G.*, N^o 6. — Rapport du comte Guyot au Conseil d'administration, 3 fév. 1845.

ment le service public » et qu'il ne s'agissait en la circonstance que « d'une spéculation privée, d'où, disait-il, il ne peut résulter au moins de longtemps un avantage appréciable pour le bien de la colonie ». Il ajoutait : « Les chemins et les rues du faubourg sont loin d'être garnis de maisons... ce n'est pas de ce côté que se porte la population nouvelle ». Le Conseil approuva cependant le plan rectifié, mais il se réserva sur la question des travaux de voirie. Le Ministre Soult fut moins timoré et se montra plus confiant dans l'avenir. Dans un esprit large il écrivait ¹ : « Sans doute, il y a une pensée de spéculation : mais qu'est-ce qui n'est pas, qu'est-ce qui ne peut pas être une telle pensée dans un pays qui se crée, dans une colonie où tout est encore à faire ? Ces Messieurs offrent de donner pour recevoir. Rien que de très légitime. Il faut seulement s'assurer d'un avantage qui vaille et rachète le sacrifice ». Il estimait que cette création aurait « une heureuse influence sur le développement de l'industrie dans la banlieue, entre la nouvelle enceinte et le Fort des Anglais » et finalement il décidait, le 3 juillet et le 7 septembre 1845 ², d'accepter la proposition de M. Lichtenstein, en ne prenant à la charge des finances que les frais du pavage, des conduites d'eau et des égoûts. Ce fut le point de départ des travaux qui aboutirent à la rectification et à la couverture du lit de l'Oued M' Kacel, en bordure de la Cité dénommée « Cité Bugeaud » et à l'amélioration de la route

1. *Idem.* Note en marge d'une lettre du Directeur de l'Intérieur au Ministre, 10 fév. 1845 — et Lettre du Ministre à M. le Maréchal d'Isly Gouverneur Général 30 juin 1845.

2. *Idem.* Rapports des ingénieurs des Ponts et Chaussées sur les réclamations de MM. Lichtenstein et Vialar. Lettre du Ministre au Gouverneur Général par intérim. 7 sept. 1845.

d'Alger à l'hôpital du Dey ¹. D'autres propriétaires de terrains s'engagèrent, moyennant la cession de quelques parcelles, à compléter la première de ces œuvres, en aval de la Cité Bugaud. Le 24 mai 1848 ², le Ministre donnait son approbation définitive. Un nouveau quartier allait s'élever, qui d'abord séparé des murs d'Alger par de nombreux terrains vagues, devait dans l'avenir se souder peu à peu à la ville. On peut dire sans exagération que Bab-el-Oued est né véritablement de l'initiative d'un propriétaire, et d'un étranger, confiant dans l'avenir, qui ne recula pas devant des travaux considérables et des sacrifices importants ³.

S'il fallut, pour donner quelque essor au faubourg Bab-el-Oued, une intervention inespérée, il n'en fut pas de même de celui de l'Agha qui prit naissance dès les premiers jours de l'occupation, sur la route qui conduisait de Bab-Azoun au camp de Mustapha. Le voisinage de ce camp et du champ de manœuvre, le roulage important qui utilisait cette voie, attirèrent quantité de petits commerçants, parmi lesquels malheureusement beaucoup de cabaretiers escomptant des bénéfices sérieux au pays de la soif. Le Tableau de la Situation constate,

1. *Idem.* Rapport du 18 juin 1846. Ces propriétaires construisirent à leurs frais un aqueduc voûté en plein cintre de 190 mètres de long et de 5 mètres d'ouverture, avec une vanne de chasse à l'amont. D'autres, MM. Cabanellas, Roche et Fléchet complétèrent ces travaux. La route fut rectifiée et un pont formé par une voûte de 30^m sur laquelle elle fut installée, après des nivellements coûteux, remplaça l'ancien pont qui menaçait ruine.

2. *Idem.* — Le Ministre au Gouverneur Général, 24 mai 1848.

3. *Arch. G. G.*, N^o 3. — Lettre du Directeur de l'Intérieur au Ministre. 10 août 1845. A eux seuls les déblais représentaient 25.000 mètres cubes. Le coût de l'aqueduc était estimé à 40.000 francs. Le prix des travaux exécutés par les propriétaires au profit de l'intérêt public dépassait 100.000 francs.

en 1841 ¹, que « le quartier de l'Agha, commune de Mustapha, forme en quelque sorte une petite ville ». Ville peu décorative d'ailleurs, dont les constructions improvisées et d'aspect parfois misérable, faisaient dire au Baron Baude qu'il faudrait quelque jour les acheter et les démolir à grands frais ². Bien qu'elle fût déjà transformée, lorsque Fromentin la vit en 1852, elle restait encore ce qu'elle avait été dès les premières années « une ligne interminable de restaurants et de buvettes ³ », qu'il flétrissait, dans son respect et son admiration pour la sobriété musulmane, comme étant « une sorte d'avenue sacrilège consacrée à la vengeance ». La population n'en était pas toujours ⁴ estimable ; les contemporains et même les documents officiels en ont témoigné.

Il y avait quelque chose de factice dans le développement des constructions à Alger, surtout depuis 1840 ; l'accroissement de leur nombre était hors de proportion avec celui de la

1. *Tabl. de la sit.*, 1841, p. 42.

2. Baron Baude, *o. c.*, p. 42.

3. E. Fromentin. *Une année dans le Sahel*.

4. Le *Tabl. de la sit.*, de 1839 (p. 244) signale le grand nombre des cabarets à Alger ; celui de 1840 constate (p. 302) que dans la banlieue, dans un rayon de plus d'un kilomètre on compte de nombreux débitants. En 1837, ils sont 159 à Alger même et 127 dans la banlieue, soit 286 pour une population européenne d'environ 10.000 habitants. Dans ce nombre, on compte 193 Français, 88 étrangers, 4 Israélites et 1 Musulman. (*Arch. Nat.* F⁸⁰ 754. Rapport sur le commerce algérien en 1837). Sur la qualité des immigrants, voir Marmier (*o. c.*) et surtout Baude (*o. c.*). Les trois quarts de la population civile qui n'est pas salariée par l'État ne sont en Afrique, selon lui, que « pour l'exploitation des besoins... et des vices de l'armée, amas de débitants de boissons, de tabac, de comestibles, d'entrepreneurs de guinguettes et d'estaminets, de gens de mauvaise vie... population parasite ». Genty de Bussy (*o. c.*, I, p. 214) n'est pas moins sévère.

population stable, et l'activité des affaires ne reflétait pas fidèlement la situation économique de l'arrière pays. Dès 1836, Baude déclarait avec raison qu'il faudrait passer quelque jour de cette « prospérité apparente » fondée sur la consommation « à une prospérité vraie fondée sur le travail¹ ». Ville militaire avant tout, vivant de l'armée, Alger était fatalement condamné à une crise, comme il le prévoyait, le jour où les effectifs seraient réduits, par suite des progrès de la pacification. C'est ce qui arriva en 1846 et 1847. « Lorsqu'on vit que les nouvelles constructions ne se vendaient ni aussi vite ni aussi bien qu'on l'avait espéré... les capitaux hésitèrent, puis se resserrèrent, et une réaction violente éclata. Les ateliers se fermèrent, les constructions s'arrêtèrent, les faillites se multiplièrent et une foule de spéculateurs qui se croyaient riches... furent ramenés à leur point de départ... La valeur des immeubles s'équilibra avec les besoins² ». Beaucoup de maisons d'ailleurs exigeaient des réparations ; il fallut même en démolir³. Si les années précédentes avaient été l'âge d'or des notaires, celles-ci furent celui des huissiers et des avocats, grâce à la multiplication des procès, des saisies, des ventes judiciaires⁴. Alger

1. Baron Baude, *o. c.*, p. 89.

2. E. Pellissier de Reynaud, *o. c.*, III, p. 276. L'auteur ajoute qu'il en résulta une diminution sensible du prix de la vie.

3. L. de Baudicour, *o. c.*, p. 82.

4. E. Pellissier de Reynaud, *o. c.* Les contestations de propriété avaient été soulevées auparavant, notamment lorsque le Ministre décida, le 21 août 1843, que les acquéreurs d'anciens cimetières seraient sommés de produire des titres pour régler à l'amiable ou poursuivre ; en la circonstance, il s'agissait de revendications opposées à l'autorité militaire pour les terrains du faubourg Bab-Azoun. En 1844, il n'y avait pas moins de 23 instances engagées. (*Arch. G. G.* N^o 6. Fbgs B. Azoun et B.-el-Oued. Lettre du Directeur

perdit en quelques mois près de 10.000 habitants¹, ouvriers privés de travail, petits commerçants réduits à fermer boutique, et aussi, chose moins regrettable, aventuriers sans nombre vivant de bénéfices louches, qui portèrent ailleurs leurs spéculations et se vengèrent de leurs mécomptes en jetant le discrédit sur le pays où ils avaient connu une fortune fragile et une ruine précipitée. Les capitaux cherchèrent un emploi dans les travaux des chemins de fer français. La Révolution de 1848 enfin survint mal à propos pour aggraver la crise.

Il ne restait pas moins une œuvre considérable, sinon cohérente et bien conçue. La comparaison de deux plans d'Alger et de sa banlieue, en 1830 et 1849², en fait apparaître et en résume les traits principaux. En 1849, la ligne des nouvelles fortifications embrasse une superficie presque triple de celle de l'ancienne ville ; mais un dixième à peine de l'espace conquis est occupé par des constructions groupées. Du côté du Nord, vers Bab-el-Oued, une grande esplanade, où le fort des 24 heures reste isolé, un jardin à flanc de coteau et de vastes terrains vagues avec quelques bâtiments dominant le jardin. Du côté du Sud, vers Bab-Azoun, une petite ville en formation,

des finances au Ministre. 2 août 1844). Quant aux faillites, leur progression constante depuis 1835 accusait l'instabilité et les risques du commerce local. (10 en 1835, 20 en 1837 suivant le Rapport sur le commerce algérien déjà cité (*Arch. Nat.*, F80 754).

1. *Tabl. de la sit.*, o. c., 1846-49 où se trouvent (p. 88-90) des renseignements sur la crise de 1846 et sur l'influence des événements qui suivirent. Voir aussi p. .

2. Le plan Pelet et celui qui est encarté dans le *Tabl. de la sit.* de 1845-1849 ; nous en reparlerons plus loin — ou bien le plan daté de 1846 publié par Berbrügger, que nous avons reproduit dans notre *Esquisse sur Alger* (o. c., p. 128). Voir le plan Delaroche, p. 272.

le quartier d'Isly, nettement séparé de l'ancien fossé des murs turcs par les places du Bournou et des Garamantes, et par les espaces vides escarpés où serpente la route du Fort l'Empereur. Cette agglomération a déjà un aspect tout différent de la vieille cité aux rues étroites et tortueuses, aux impasses sans nombre. Une large voie en ligne brisée la divise en deux parties inégales, l'une plus vaste et plus basse, l'autre plus étroite et plus haute, limitée dans son ascension par la rue Mogador. On y chercherait en vain le tracé régulier d'une ville à l'américaine, on sent qu'il a fallu lutter avec les accidents du terrain. La place d'Isly marque le terme du progrès de la ville récemment construite vers le Sud, du moins de la ville civile : car une longue file de bâtiments et de terrains occupés par l'armée relie le fort Bab-Azoun à la place du Bournou, interdisant l'accès de la mer et du futur port, que l'on devine déjà, à d'autres constructions. L'Alger des Turcs est nettement coupé en deux par la rue nouvelle de Bab-Azoun, la place Royale¹ et la rue Bab-el-Oued. Au-dessus de ces voies, l'œuvre française est révélée par la rue de Chartres, la place du même nom et la petite place du Gouvernement. Par ailleurs, la physionomie de la vieille ville, à en juger du moins par un plan, n'a pas été modifiée, sauf aux abords de la Casbah qui est maintenant à peu près dégagée. Le quartier compris entre la place Royale, la rue Bab-el-Oued et la mer a un aspect plus régulier, moins enchevêtré que le reste de l'ancien Alger, avec deux artères principales, de largeur inégale, la rue de la Marine et la rue d'Orléans. Les découpures de la côte sont encore visibles,

1. A cette date en effet, l'ancienne place du Gouvernement est dénommée ainsi tandis que la place créée devant le palais d'hiver du Gouverneur lui a pris son nom.

excepté dans la région voisine du vieux port des Barbaresques et de la place Royale où les nouveaux quais sont déjà amorcés. Aucune voie continue n'existe en bordure de la mer dont la ville reste à peu près isolée par son ancienne enceinte. Les routes de l'intérieur sont bien dessinées : celle de Constantine vers le Sud, celle de Fort l'Empereur (rampe et tournants Rovigo) et celle de Blida (rampe Valée) qui se rejoignent au Sud de la Casbah, celle de la Bouzaréa et celle de la Pointe Pescade qui bifurquent au Nord-Ouest de l'esplanade de Babel-Oued.

2. — DE 1846 A 1880.

Tandis que les spéculateurs s'acheminaient vers la crise qui allait ralentir le développement des constructions et la croissance de la ville, la Commission des alignements et le Conseil d'administration discutaient sur le plan général que le Ministre approuva le 10 décembre 1846. Mais, avant d'en avoir fixé définitivement les lignes et suivant un procédé fâcheux dont la peur des lenteurs administratives avait fait une règle, on avait, en approuvant un « plan partiel », décidé l'ouverture d'une nouvelle voie, le rue de la Lyre, par laquelle les quartiers indigènes allaient être éventrés une fois de plus. Condamné par une erreur initiale à greffer une ville européenne sur une vieille cité musulmane, on se voyait entraîné de proche en proche à la démolir morceau par morceau pour la refaire ; car on était revenu de l'idée qu'on aurait avantage à s'accommoder des rues étroites et des maisons mauresques plus ou moins transformées.

« Ce qui manque essentiellement à la ville d'Alger, écrivait

le Président de la Commission des alignements¹, ce sont des voies accessibles aux voitures. Cet état de choses, résultat des mœurs des anciens maîtres du pays encore plus que de la configuration des lieux, est incompatible avec nos besoins... La Commission a été unanime à reconnaître que ces considérations devaient dominer toutes les questions de ce genre ». Le Directeur de l'Intérieur avouait à son tour, en parlant des rues de la Marine et des Consuls : « La population regrette aujourd'hui qu'elles n'aient pas été ouvertes dans de plus larges proportions² ».

Dès 1843, l'Administration reconnaissait que la rue de Chartres, avec ses six mètres de largeur, était insuffisante pour décongestionner la rue Bab-Azoun, et elle admettait en principe le percement d'une rue qui unirait la rue d'Isly à la place du Gouvernement, et dont le prolongement vers l'ancien fossé du Nord rendrait le même service pour la rue Bab-el-Oued³. Pressée par les réclamations des propriétaires qui se lamentaient auprès du Ministre, la Commission des alignements crut devoir prendre une décision ferme et définitive. Le 21 et 26 août 1845, elle approuva les plans de la rue de la Lyre présentés par l'architecte des Bâtiments civils, mais en réduisant la largeur de la chaussée à six mètres et en réclamant des galeries à arcades,

1. *Arch. du G. G.*, N° 6. Rapport du Secrétaire général Président de la Commission des alignements à M. le Directeur de l'Intérieur et des Travaux publics. 22 septembre 1845.

2. *Idem.* Rapport du Comte Guyot au Conseil supérieur d'administration. 21 novembre 1845.

3. *Arch. du G. G.*, N° 6. — Lettre du Directeur de l'Intérieur au Gouverneur Général. 20 septembre 1845, et N° 7. Rue de la Lyre. Ce dossier contient plusieurs plaintes de spéculateurs qui ont acheté des terrains à des Indigènes israélites ou musulmans.

disposition qu'elle jugeait indispensable dans une rue orientée du Nord au Sud, et qu'elle regrettait de n'avoir pas vu appliquer à la rue d'Isly ¹. Le Conseil d'administration rétablit la largeur de huit mètres, mais il réserva sa décision sur l'alignement de la partie voisine de la place du Gouvernement ². Le projet modifié fut enfin approuvé par le Ministre le 17 septembre 1846 ³ ; mais en réalité on n'aboutissait qu'à la construction d'un cul-de-sac. Ainsi les plans partiels eux-mêmes s'émiettaient et l'on persévérait dans le système des décisions de détail, pour donner satisfaction immédiate à quelques propriétaires aux abois.

Pour juger équitablement le projet d'ensemble des alignements sur lequel la Commission et le Conseil furent appelés à se prononcer en 1845 et en 1846, il faut tenir compte de quelques données primordiales qui restreignaient singulièrement l'initiative des auteurs et le champ de leurs délibérations. Tout d'abord, le plan était limité à la superficie enclose par les nouvelles fortifications, en vertu de cette conception initiale et indiscutée que la ville était une ville fermée, et que l'on ne regarderait pas au-delà de ses murs, par exemple du côté de Mustapha. On devrait donc s'accommoder de sa topographie accidentée. En second lieu, les emprises consi-

1. *Idem.* N^o 7. Procès-verbal des séances de la Commission des alignements (19, 21, 26 août 1845. Rapport du Directeur de l'Intérieur au Conseil d'administration, 27 août 1845. — Alignements. Rapport du Conseiller Ballyet au Conseil d'administration, 11 juillet 1846.

2. *Idem.* N^o 6. Procès-verbal du Conseil d'administration. Séance du 20 juillet 1846.

3. *Idem.* Une réclamation du sieur Duchassaing (23 janvier 1846) prouve que les acquéreurs de terrains se montraient hostiles aux rues larges et aussi aux galeries.



III. — PLAN DE LA VILLE D'ALGER,
par CH. DELAROCHE (1848).

PLAN D'ALGER. Les alignements des rues sont indiqués par des lignes continues. Les rues de la Casbah, la rue de la Lyre, à travers la Casbah, une rue sans nom avec place (rue Montpensier) projetée, mais non exécutée, le boulevard Valée, aucune solution pour celui du Sud. A Gauche les alignements du quartier d'Isly, les réserves militaires entre ce quartier et la mer, enfin l'enceinte de 1840.

dérables de l'armée, avec ses servitudes et ses nombreux établissements, occupant la majeure partie des espaces les moins déclives, réduisaient sensiblement l'espace laissé à la disposition des urbanistes. Finalement, déduction faite de la partie basse du nouveau quartier Bab-Azoun et des magnifiques terrains de l'esplanade Bab-el-Oued, il ne restait de libre que la partie haute, très escarpée, dominant la rue d'Isly prolongée jusqu'aux fortifications, et les pentes où serpentaient au Sud et au Nord des anciens fossés turcs, les lacets des rampes Rovigo et Valée. Et encore, de ce côté, on se heurtait à tout un étagement d'ouvrages, bastions, poudrière, batterie. Le cadre dans lequel pouvait s'exercer l'imagination créatrice des auteurs de plans, était donc bien étroit. On s'explique ainsi qu'ils aient été contraints de s'attaquer à la vieille ville, dont la partie haute même ne fut pas ménagée. Et cependant il s'était trouvé des voix dans la haute administration de la colonie pour protester contre toute nouvelle atteinte à ce dernier asile de la population musulmane.

Six ans auparavant, alors que le Génie proposait de faire une large esplanade entre la Casbah et la ville et d'ouvrir une voie de communication carrossable, du rempart Nord à la Porte Neuve, le Directeur de l'Intérieur avait émis l'avis qu'il ne fallait pas faciliter aux Européens l'accès de la haute ville ¹.

1. *Arch. du G. G.* N^o 6. Lettre du Directeur de l'Intérieur C^{te} Guyot au Ministre. 6 juin 1840. Voir aussi la lettre du Secrétaire Général du Gouvernement Général à M. le Colonel C^t le génie. 14 décembre 1843. Le Directeur des finances, dans un rapport au Gouverneur Général (8 décembre 1842) était au contraire favorable au projet. « Ce terrain, disait-il, est composé de ruines amoncelées qui fourniraient d'excellents matériaux... Le commerce, les services civils réclament incessamment une place qui leur manque... Les propriétés du Domaine (dans la haute ville) acquièrent à peine le quart de

« La ville basse, disait-il, est presque entièrement dépeuplée d'Indigènes et elle tend tous les jours à devenir exclusivement européenne. Refoulés d'un côté par les investigations indiscrètes que la disposition des terrasses permet assez généralement, et de l'autre par la cherté des loyers développée par les besoins toujours croissants du commerce dans cette partie de la ville, la seule qui soit propre à ses opérations, les Indigènes se sont portés dans la ville haute, dont la tranquillité convient mieux à leurs habitudes, et dont les loyers sont plus en rapport avec l'exiguité, ou pour mieux dire, la presque nullité de leurs ressources. Il y aurait une sorte de barbarie à leur enlever ce dernier refuge ».

Les dépenses considérables qu'allaient entraîner les expropriations et les démolitions n'effrayaient pas la Commission des alignements ; c'est un signe des temps, intéressant à noter, que cette confiance soudaine dans l'avenir qui contrastait avec l'extrême timidité des premières années. « Est-ce une raison, disait le Président ¹, pour renoncer à ces améliorations ? Comment ! quand nous voyons les plus vieilles et les plus peuplées cités de France rectifier leurs alignements, ouvrir des voies nouvelles à travers des quartiers où les immeubles ont une valeur immense, nous qui sommes au début de notre établissement et qui n'avons en face de nous que des masures ou des ruines, nous renoncerions à ces améliorations indispensables !... Non, cela n'est pas possible... Un état ne raisonne

la valeur de celles qui sont situées dans le bas « faute de communications faciles. »

1. *Idem.* N^o 6. Rapport du Secrétaire Général Président de la Commission des alignements à M. le Directeur de l'Intérieur et des Travaux publics. 22 septembre 1845.

pas comme un particulier... L'État s'enrichit chaque fois qu'il augmente la somme générale de la richesse publique ». Belle leçon d'urbanisme assurément, mais dont en la circonstance l'application n'était pas heureuse.

On ne saurait reprocher aux auteurs du projet d'avoir méconnu les aspects nouveaux sous lesquels se présentait l'avenir d'Alger. Ils n'avaient garde de séparer les questions intéressant la ville de celle du port ¹, dont à la même époque on étudiait l'extension, dans une pensée d'ordre à la fois militaire et commercial. Ils reconnaissaient d'autre part que le centre d'Alger, situé jusqu'alors place du Gouvernement, tendait à se porter vers le Sud, et non point seulement parce que l'ancien fossé de Bab-Azoun partageait à peu près en deux parties égales la surface de la nouvelle ville forte, mais parce que le commerce, émigrant de la rue de la Marine vers la rue Bab-Azoun ², se rapprochait de plus en plus des quartiers récemment construits.

L'économie du projet ³ consistait à relier par des voies carrossables les deux rampes Valée et Rovigo auxquelles aboutissait la route de Blida, à Alger ⁴ et qui mettaient en

1. *Arch. G. G.* N^o 6. Rapport du Directeur de l'Intérieur au Conseil d'administration. 21 novembre 1845.

2. *Idem.*

3. *Idem.* L'exposé et la critique se trouvent dans les rapports déjà mentionnés du Président de la Commission des alignements (22 septembre 1845) du Directeur de l'Intérieur (21 novembre 1845) et dans les procès-verbaux des séances du Conseil d'administration des 11 et 13 juillet 1846. L'auteur du projet était l'architecte Guiauchain, chef du service des Bâtiments civils et de la voirie.

4. Voir le plan Delaroche reproduit p. 272.

communication l'intérieur avec le port ¹. Celui-ci était appelé, si l'on réalisait le plus vaste des projets soumis alors à l'examen des ingénieurs, à se développer entre les limites des nouvelles fortifications, au pied des escarpements de la ville. Alger pouvait être partagé en deux parties : 1^o une partie plane, sorte de parallélogramme s'étendant de la nouvelle porte Bab-Azoun à la nouvelle porte Bab-el-Oued ; c'est là que l'on devait chercher les emplacements des établissements indispensables aux cités européennes, palais du Gouverneur, tribunaux, hôtels des administrations, théâtre, places publiques ; 2^o une partie accidentée, la ville indigène étagée jusqu'à la Citadelle. A travers ces quartiers, on reliait les deux rampes, de manière à unir plus étroitement l'ancienne ville à la nouvelle, à faciliter la circulation, à créer des promenades ombragées, ce dont Alger était insuffisamment pourvu, et pour y édifier des monuments publics. Car la topographie accidentée du site, obstacle à la construction, offrait en compensation une ressource, celle de « tirer parti au profit de son embellissement des défauts du terrain ». Conception parfaitement acceptable au premier abord, qui faisait une large part à l'hygiène et à l'esthétique, irréprochable, peut-on dire, s'il n'avait pas existé sur le site que l'on voulait aménager ainsi, une ville indigène déjà comprimée, menacée dans son existence même ou pour le moins condamnée au resserrement, à l'entassement et au surpeuplement, résultat exactement opposé à l'un de ceux que l'on prétendait poursuivre.

Le projet présenté à la Commission des alignements ² pré-

1. *Arch. G. G.* N^o 6. Le C^{te} Guyot définit ainsi leur première destination (Rapport du 21 novembre 1845).

2. Les plans originaux n'ont pu être retrouvés dans les diverses archives

voyait donc, dans le triangle dont les rues Bab-Azoun et Bab-el-Oued formaient la base et la citadelle de la Casbah le sommet, deux voies carrossables unissant les rampes Valée et Rovigo : 1^o la rue de la Lyre qui, partant du premier tournant Rovigo, de manière à se relier à la rue d'Isly, gagnait en ligne droite la place du Gouvernement (place Malakof actuelle) et devait être prolongée par la rue Bruce jusqu'aux anciens remparts de Bab-el-Oued ; 2^o à un niveau supérieur et dans la partie la plus haute de la ville indigène, une rue de huit mètres d'ouverture, la rue Montpensier, amorcée sur le troisième tournant Rovigo, la perçait de part en part pour aboutir à l'ancien fossé du Nord au-dessous de la Prison civile en construction ¹. La Commission des alignements n'hésita pas à y ajouter une troisième rue intermédiaire, la « rue du Centre », large de six mètres, embranchée sur la rue de la Lyre, au point où elle coupait le fossé Bab-Azoun. Enfin elle admettait le dégagé-

que nous avons consultées. Mais le projet adopté par le Ministre le 10 décembre 1846 est indiqué sur un plan « dressé d'après les documents officiels et publié avec l'autorisation du Ministère de la Guerre par Ch. Delaroche, dessinateur attaché à la Direction des affaires de l'Algérie ». Il est intitulé « Plan de la Ville d'Alger, comprenant le Port, les Fortifications nouvelles et les divers Projets de construction et d'Alignement ». Il ne porte aucune date ; mais la dénomination de « Place Nationale » qui a remplacé celle de « Place Royale » et quelques autres indices relatifs au tracé du nouveau port permettent de lui attribuer la date de 1849. Ce plan est publié dans le *Tabl. de la sit.* 1846-1849 édité d'ailleurs en 1851.

1. *Arch. G. G.* N^o 6. Rapport du conseiller Ballyet du 11 juillet 1846 (o. c.). Elle coupait obliquement les rues Médée, d'Anfreville, de l'Empereur, Sidi-Ramdan et des Zouaves, et à angle droit les rues Porte-Neuve, de la Girafe, Sidi-Abdallah et de la Casbah. Elle présentait, du Nord au Sud, une dénivellation de 34 m. sur 500 m. Mais le rapporteur invoquait l'exemple de Naples et de Paris même.

ment complet de la Casbah, prévu d'ailleurs par le Génie dans son tracé de la gorge de la Citadelle, et le percement d'un boulevard de la Victoire, sur huit mètres de largeur, de la Porte Neuve à la rampe Valée.

Transversalement à ces voies et de bas en haut, il fallait des communications plus largement ouvertes que les boyaux étroits de la vieille ville. A cet égard, le projet s'inspirait surtout de préoccupations d'esthétique et de salubrité. Deux boulevards en ligne droite remplaçaient les fossés et les glacis de l'enceinte turque. Celui du Sud, le plus important, appelé à devenir l'axe de la ville dans le sens de la hauteur, était une large ouverture de plus de 60 mètres, alignée dans la direction même de l'entrée du nouveau port¹. Il consistait en un étagement de paliers et de terrasses, dont les trois principales for-

1. La largeur, de la place des Garamantes à la première terrasse était de 66 m., la différence de niveau de 19 ; plus haut l'ouverture se réduisait à 40. Le projet s'inspirait d'un plan présenté le 20 février 1845 au Ministre par un ingénieur civil nommé Mezkalski, conformément aux vues de l'autorité supérieure qui avait, disait-il, « ordonné l'étude du Palais du Gouvernement (*Arch. G. G.* N^o 6) dans cette localité », de préférence à un emplacement en bordure de la Place Royale. Il s'agissait, selon l'auteur, de changer « en un des plus beaux quartiers de la ville une montagne à pentes rapides, occupée par les plus sales cabanes des Indigènes ». Visant surtout à l'effet esthétique, il envisageait un ensemble décoratif qui, vu de l'entrée du port, offrirait à l'œil un étagement de places garnies des jardins, un palais grandiose avec arcades et fontaines et comme dernier plan la Citadelle et les hauteurs dominant Alger. « Une colonne d'air, de 100 m. de largeur traverserait la ville par son milieu et contribuerait puissamment à la salubrité d'Alger ». Le projet prévoyait en outre un avancement de 45 m. pour la rue des quais supérieurs à partir de l'ancienne porte Bab-Azoun et un gain de 15.000 mq de terrain à bâtir. Il n'est pas sans intérêt de constater que l'essor pris par la construction à Alger, avant la crise de 1846, avait encouragé les hommes d'initiative à voir grand.

maient des places reliées, entre elles par des rampes et des escaliers, dispositif qui permettait de créer de la verdure et des ombrages, mais qui nécessitait des travaux de soutènement considérables et coûteux. La première de ces places, au tiers de la hauteur et au niveau de la rue de la Lyre, devait porter le Palais du Gouverneur auquel on réservait une superficie de plus d'un hectare¹. Le boulevard du Nord (boulevard Valée) s'élevait de la même manière, de l'ancienne porte Babel-Oued au dernier tournant de la rampe Valée. Entre ces deux voies, une rue en escaliers, large de dix mètres, perçait en son centre et aérail la vieille ville indigène, de la place Royale au boulevard de la Victoire.

L'une des parties les plus intéressantes du projet était l'étude de la « rue du Rempart » et de ses raccordements avec les quais du nouveau port. L'idée d'une voie longitudinale formant le front de mer d'Alger et dominant les terre-pleins venait trop naturellement à l'esprit pour être nouvelle. L'ingénieur Poirel, dans son projet de 1837², n'avait eu garde de la négliger. D'autre part, le Génie, qui présidait à la réfection de l'enceinte fortifiée d'Alger, considérait comme une nécessité la fermeture de la place du côté du port et la construction d'une escarpe ininterrompue et impossible à escalader³. La nature l'avait déjà fournie aux Turcs ; mais ils ne s'étaient pas préoccupés d'y établir une rue militaire qui pût servir de promenade. Tout au contraire elle était prévue dans les projets présentés

1. Exactement 1 hect. 24 a. Le Conseil d'administration fut effrayé par la pente du terrain qui comportait une dénivellation de 25 m.

2. Voir p. 168.

3. *Arch. D. F.*, cart. 8. Commission mixte du Port d'Alger. Séance du 13 juillet 1842.

en 1846, par le commandant supérieur du Génie Charon¹ ; mais la décision exigeait l'entente de plusieurs services, car elle intéressait à la fois la Guerre, la Ville et la Marine. La question des rampes d'accès du port², tout en conservant son caractère utilitaire, devenait aussi dans le projet d'alignement une question d'esthétique ; il faut reconnaître qu'elle était résolue de la manière la plus heureuse. Au projet plusieurs fois modifié de l'ingénieur Poirel³, qui établissait une rampe avec retour débouchant sur la place Royale et une autre, sans retour, débouchant devant le Dépôt des ouvriers (rue Wäisse actuelle), on substitua deux rampes avec retour aboutissant, l'une à la rue militaire un peu au Sud de la place, et l'autre devant le Dépôt⁴. Le rebroussement se faisait sur un palier central au-dessous de la place déjà dénommée « place Bresson » et dans l'axe du boulevard du Sud. Des voûtes et des magasins étaient prévus. « Peu de villes au monde, disait le Président de la Commission des alignements, présenteraient un point de vue plus grandiose que celui de cette double rampe, de ces

1. *Idem.*, cart. 10. Apostille du Directeur, 4 juin 1845. « L'idée d'une promenade, écrit Charon, est venue à la suite de l'idée naturelle de fermer la ville du côté du port et la rue militaire peut tout naturellement servir de promenade. » Charon ignorait sans doute le projet de Poirel.

2. Cette question souleva de longues discussions entre les services intéressés ; la solution dépendait en effet des décisions à prendre sur les dimensions des terre-pleins et sur l'emprise à prélever pour l'établissement des rampes. On ne pouvait d'autre part arrêter aucun projet d'enceinte sans être fixé sur ce point.

3. *Arch. D. F.*, cart. 8. Projets pour 1843.

4. C'est la disposition qui a été finalement réalisée ; l'idée en revient à l'ingénieur Raffeneau de l'Isle (*Arch. Nat.* F80, 814. Projets d'établissement des rampes du port d'Alger et de la rue du Rempart).

terrasses étagées sur de vastes magasins, de ce palais dominant et couronnant dignement cet ensemble magnifique ».

Ce projet reçut l'accueil le plus favorable devant la commission qui ne recula devant aucune dépense, même somptuaire, réclamant de l'air, des promenades, de la verdure, de belles perspectives. A propos de la rue Royale, le Président n'hésitait pas à déclarer : « Elle rachète par l'effet admirable qu'elle doit produire, au point de vue de l'optique, par les conditions de salubrité qu'elle présente pour l'intérieur de la ville, par les facilités de communication entre les parties mal reliées par des voies étroites, tortueuses, mal aérées, sa médiocrité commerciale et industrielle ». Or la rue n'était pas carrossable et les prétendues communications se faisaient par des escaliers. La Commission ajouta même une rue ¹, demanda le prolongement de la rue du Rempart jusqu'à l'esplanade Bab-el-Oued, dans le quartier de la Marine des rues carrossables parallèles à la rue des Consuls etc. Le Génie ² critiqua les deux grands boulevards, d'une largeur exagérée et d'une construction très coûteuse, proposa d'en réduire l'ouverture à 18 ou 20 mètres et d'y créer des jardins avec des rampes en lacets. Le Palais du Gouvernement lui parut mal placé ³. Pour des raisons d'économie, il diminua la largeur de la rue Royale pour la ramener à quatre ou cinq mètres ⁴. Le Conseil d'administration se

1. La rue du Centre. Voir p. 209, note 4.

2. *Arch. G. G.* N^o 6. Rapport du chef de Bataillon chef du Génie. 22 mars 1846.

3. *Idem.* La construction devait entraîner la destruction de la caserne Médée occupée aujourd'hui par le Cercle Militaire. Il proposait comme emplacement les terrains situés au Sud de l'ancienne porte Bab-Azoun.

4. *Idem.* « La rue actuelle de la Casbah n'a que 4 m. de largeur, et elle

montra beaucoup plus modeste que la Commission ; il adopta le projet des boulevards, mais en le simplifiant ¹, la rue de la Lyre, dont la dernière partie ne devait être ouverte que sur la demande des propriétaires ² ; il accepta la rue Bruce prolongée, mais sans arcades comme la rue Montpensier ; par contre il rejeta la rue du Centre, en lui substituant quelques raccords entre les rues existantes, et la rue Royale que le rapporteur décrivait avec raison comme une fissure en forme d'échelle ³ ». Il fut plus généreux pour la rue du Rempart, à laquelle il donnait des arcades et quatorze mètres de largeur, dont quatre pour le trottoir du quai, émettant le vœu qu'elle fût prolongée jusqu'à Bab-el-Oued. A propos du faubourg Bab-Azoun, il demanda dix-huit mètres pour la rue du faubourg qui serait pourvue d'arcades, des galeries également pour la rue d'Isly, dans sa partie prolongée jusqu'au rempart, dix mètres pour les nouvelles rues à ouvrir entre celle-ci et la rampe Bugeaud, mais six seulement pour les rues non carrossables de la partie supérieure du quartier ⁴. Par ailleurs, il réclamait l'élargissement

suffit ». Le Génie redoutait avant tout les expropriations coûteuses en raison de la densité des constructions de ce quartier indigène.

1. Il se prononça contre les lignes droites, préférant un boulevard qui épouserait la forme de l'enceinte, avec des paliers et des squares à l'image de ceux de Londres ; la largeur serait réduite à 40 m. Le rapporteur (conseiller Ballyet) citait l'exemple des villes étrangères, de Hambourg, de Breslau, de Francfort, de Prague.

2. Le Ministre avait fait des réserves pour la conservation des anciennes maisons mauresques.

3. Il ajoutait avec raison : « Promenade, elle serait déserte, rue, elle serait inutile ». Quelques raccords des rues existantes rendraient, pour les communications dans ce même sens, des services moins coûteux et plus certains.

4. Le rapporteur déclarait que la rue d'Isly était « tracée dans des proportions grandioses » ; on doit évidemment, pour ne pas le taxer d'exagération,

à dix mètres des rampes Valée et Rovigo, le percement de la rue des Consuls jusqu'à la porte Bab-el-Oued, avec six mètres d'ouverture. Il réservait bon nombre d'alignements dans la nouvelle ville du Sud.

Le Ministre approuva, le 10 décembre 1846, les propositions du Conseil, avec quelques légères modifications. Le plan, qui comme tout plan d'alignement et d'embellissement, pouvait n'être qu'un programme pour un avenir plus ou moins éloigné, ne fut certes réalisé dans la suite ni fidèlement, ni totalement ; il n'est cependant pas resté à l'état de simple projet. La vieille ville a été percée, non toutefois d'une manière conforme aux décisions sanctionnées par l'autorité supérieure. Si la rue de la Lyre a été achevée, la rue Bruce et la rue Montpensier, essentielles dans l'économie du plan, ont été seulement amorcées ; par contre la rue du Centre, rejetée par le Conseil, a été réalisée¹. Les deux boulevards du Nord et du Sud ont été créés, mais non plus comme promenades : le premier (boulevard Valée actuel) n'est qu'un escalier formant raccourci par rapport à la rampe ; le second est une véritable rue bâtie (boulevard Gambetta). Ils communiquent par le boulevard de la Victoire prévu en 1846. Dans la basse ville, la rue des Consuls n'a pas été percée jusqu'à l'ancien rempart. En revanche, la rue du Rempart (boulevard de l'Impératrice, puis de la République) et les deux rampes d'accès au port ont été établies conformément aux directives générales arrêtées

se reporter aux dimensions qu'avaient, à cette époque (vers 1840), les principales rues de nos plus grandes villes de France.

1. Par la rue Randon et son prolongement la rue Marengo actuelle. Sur la rue Montpensier, voir *Arch. G. G.* N^o 23, sur la rue Bruce, *Arch. G. G.* N^o 21, sur la rue Randon *Arch. G. G.* N^o 25.

par le Conseil¹. S'il en a été ainsi, c'est assurément parce que les services de la Guerre et de la Marine, obéissant à des nécessités plus urgentes, n'ont pu ajourner trop longtemps l'exécution de leurs projets de port et d'enceinte. Les décisions relatives au faubourg Bab-Azoun ont été presque entièrement respectées ; il est vrai qu'elles concernaient des espaces encore vierges de constructions, et que, par suite, elles ne comportaient pas comme l'éventration des vieux quartiers, des expropriations nombreuses et dispendieuses. En définitive, à voir ce qui, dans le programme de 1846 a été respecté, et ce qui a été sacrifié, on a l'impression que l'exécution fidèle en a été entravée beaucoup moins par un revirement des idées que par la peur des dépenses. On ne saurait nier, en tout cas, qu'il y ait eu un programme et des directives pour l'avenir. On ne peut pas non plus reprocher aux commissions et aux conseils de l'époque d'avoir manqué de hardiesse dans les vues. L'idée d'un boulevard front de mer, dominant le port, pour si naturelle qu'elle nous paraisse *à priori*, était loin d'être facile à réaliser, si l'on songe à l'escarpement de vingt mètres environ que bordaient les constructions de l'ancien Alger, alors intact de ce côté, aux emprises que l'on serait forcé de faire sur les terre-pleins, sous peine de réduire encore les espaces bâtis de la vieille ville, et aux énormes travaux des rampes qui devraient assurer des communications faciles avec les quais. L'idée d'un boulevard de ceinture à établir sur les fossés mêmes de l'enceinte des Turcs, n'était pas assurément une nouveauté : on obéissait en la circonstance à une loi naturelle des villes fortifiées, lorsqu'elles débordent hors de leurs murs et reculent les limites

1. *Arch. G. G.* N^o 31 et 25.

de leurs défenses. Le boulevard, organe militaire, devient alors une large rue et une promenade ; les exemples en étaient nombreux dès cette époque¹. Mais la topographie toute méditerranéenne de l'acropole d'Alger et la forte déclivité des pentes rendaient cet aménagement plus difficile que celui des « grands boulevards » de Paris ou des « Ringe » de Cologne ou de Vienne.

Le Conseil supérieur eut également à s'occuper des emplacements à assigner aux principaux édifices publics et aux services civils et militaires. « La partie la plus difficile, disait le rapporteur, et sans doute celle qui sera la plus controversée ». Il dénombrait en effet 59 établissements civils et 20 militaires déduction faite des installations pratiquées dans des immeubles pris à bail, faute de locaux suffisants². Alger manquait totalement des monuments dignes d'une capitale, voire même d'une ville européenne d'importance moyenne. Les autorités

1. Jean Brunhes. *La Géographie humaine* (o. c.), I, p. 241-248.

2. *Arch. G. G.* N° 6. Au rapport du conseiller Ballyet sont adjoints trois états fournis, le 10 mai 1846, par la Direction de l'Intérieur et des Travaux publics : « État des bâtiments domaniaux ou autres affectés à des services publics » comprenant : 1° un tableau des établissements publics installés ou à installer à Alger dans des bâtiments appartenant à l'État ; 2° un état des établissements publics installés en tout ou en partie dans des immeubles à loyer, faute de locaux suffisants (on en compte 31) ; 3° un état des établissements à créer sur des emplacements réservés par la Commission des alignements, ou à déplacer. (Il y en a 23, parmi lesquels le Palais du Gouvernement, le Palais de Justice, l'Hôtel-de-Ville, le Trésor et la Poste aux lettres, l'Évêché, l'Hôpital civil, le Collège, le Tribunal et la Bourse du commerce, le Théâtre, les Directions des Affaires civiles, des Affaires arabes, l'Hôtel du Lieutenant Général commandant la Division, la Prison, la Gendarmerie). Voir aussi *Arch. Nat.* F⁸⁰, Registres n° 1837. Sommier de consistance des immeubles domaniaux affectés à des services publics. Province d'Alger. Bureau d'Alger. 1852.

et les services étaient installés, au hasard des disponibilités, dans des maisons particulières mauresques, demi-mauresques ou européennes. Le Palais du Gouvernement était l'ancienne maison de Hassan-Pacha, louée, puis acquise par l'État¹. La Direction des « Affaires civiles » occupait un immeuble indigène, dans l'étroite rue de la Charte ; celle des « Affaires arabes » était une ancienne caserne de spahis installée place des Garamantes, à l'entrée du foubourg Bab-Azoun ; celle de l'Intérieur et des Travaux publics était logée, rue Bruce, dans l'ancien palais de Ahmed-Pacha, dépendance de la Djenina flanquée de constructions modernes ; celle des Finances s'abritait dans la sombre ruelle de la Révolution. La Mairie, installée en 1830 dans l'hôtel Bacri, rue Socgemah², voisinait maintenant avec la Direction de l'Intérieur. La Cour Royale occupait un immeuble de la rue Bruce. Le lieutenant-général commandant la Division était logé dans l'ancienne maison de l'Oukil-el-hardj, à l'angle des rues de Chartres et Scipion³. Le Trésor et les Postes se trouvait dans une vieille maison de la petite rue Jean Bart, le Collège dans la rue Bab-Azoun, fort à l'étroit d'ailleurs⁴. Des immeubles de la rue de Marine avaient été loués pour la Chambre et le Tribunal de commerce. L'Hôpital civil, héritier de l'ancienne caserne des Janissaires Kharra-tine⁵, au cœur de la rue Bab-Azoun, constituait un danger

1. H. Klein, *o. c.*, suite p. 50-51. C'est encore aujourd'hui le Palais d'hiver. La façade fut édifiée en 1839 par le Génie.

2. *Idem.* 3^e vol., p. 44.

3. *Idem.* Suite, p. 47-49.

4. H. Klein, *o. c.*, 5^e vol. p. 19-24. En 1846, il était encore établi dans la rue des Trois Couleurs, mais on aménageait pour son transfert une ancienne caserne des Janissaires de la rue Bab-Azoun où il s'installa en octobre 1848.

5. *Idem.* 3^e vol., p. 13.

pour la santé publique lors des épidémies. Le Théâtre avait émigré de la rue des Consuls dans la rue de l'Intendance ¹.

La question des emplacements à réserver pour les édifices publics et les grands établissements aurait dû être résolue, dès cette époque, d'une manière définitive. Le Ministre le comprenait ainsi, et dans sa dépêche du 10 décembre 1846, tout en approuvant en principe le plan d'ensemble d'alignement, il invitait le Gouverneur à provoquer au plus tôt sur ce point un accord décisif entre les services de l'Intérieur, des Travaux publics, des Finances, du Domaine, du Génie et la Commission des alignements : la solution de plusieurs alignements était en effet subordonnée à celle de la question des réserves ². Ainsi, au moment où il semblait que l'on dût enfin aboutir, tout pouvait être remis en question. Le Ministre ne disposait même pas d'un plan à grande échelle qu'il réclamait d'urgence ; celui qu'il avait attendu, dix années durant, n'était ni complet ni exact ³. On vit alors se répéter, jusqu'en

1. *Idem.* 5^e vol., p. 24-27. Dès le début de l'occupation, cette distraction fut ménagée à l'armée et à la population civile. En 1846, Alger possédait aussi un théâtre des Variétés, un café chantant, le célèbre Café de la Perle et deux théâtres espagnols.

2. *Arch. G. G.* N^o 6. Le Gouverneur Général au Directeur de l'Intérieur. 19 janvier 1847.

3. *Idem.* Le Gouverneur Général au Ministre (19 janvier 1847). Le général Charon réclamait aussi, le 25 janvier, un plan plus complet, nécessaire pour les délibérations des commissions. Le 19 août 1850, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées écrivait au Préfet : « Ni les Bâtiments civils, ni le Génie militaire n'ont un plan exact d'Alger. Il n'en existe point. Cependant le service des eaux exigeait qu'il en fût levé un... Le service des Ponts et Chaussées, à défaut de l'initiative de tout autre, s'est mis à l'œuvre ». Il ne faut d'ailleurs pas confondre ce plan topographique d'Alger avec le plan des alignements et réserves.

1858, l'histoire que nous avons racontée pour la période 1836-1846. Le conseiller Ballyet avait raison, quand il dénonçait courageusement dans son rapport les lenteurs et les irrésolutions de notre système d'administration, et surtout le manque absolu d'accord entre ses diverses branches ¹.

La Commission des alignements, reconstituée et renforcée de trois notables ², se mit à l'œuvre, tandis que le service des Bâtiments communaux, achevait péniblement ³ la confection du plan topographique, à l'échelle de 0,005 par mètre. Tout comme jadis, le Ministre multipliait les instructions et surtout les rappels auprès du Gouverneur et du Préfet ⁴. La remise du service de la voirie à la nouvelle Municipalité, en janvier 1850, ne paraît pas avoir hâté l'achèvement du travail ; tous les

1. *Arch. G. G.* N^o 6. Rapport du 11 juillet 1846.

2. Arrêté du Gouverneur Général du 26 mars 1847.

3. Les crédits faisaient défaut. Questionné et presque suspecté au sujet de l'emploi des fonds alloués pour l'exécution du plan, l'architecte Guiauchain répondait que, depuis 1841, ces fonds se réduisaient à zéro, malgré ses demandes réitérées. (*Arch. G. G.* N^o 6. Lettre au Préfet. 21 septembre 1850). Il put cependant livrer au Ministre le 22 août 1850, un plan complet à l'échelle de 1 : 2.000. Mais l'incertitude et les modifications continuelles apportées aux alignements en faisaient un travail provisoire.

4. *Arch. G. G.* N^o 6 : Dépêches au Gouverneur Général du 6 avril 1847, du 10 février 1848, du 17 août 1849, du 5 septembre 1850. — Au Préfet, du 22 mars, du 15 juillet, du 12 août 1849, du 5 septembre 1850, du 19 janvier 1850. L'avènement de la République avait eu pour conséquence l'institution d'une Préfecture du département d'Alger (arrêt du Pouvoir exécutif du 9 décembre 1848). — Une commune de plein exercice d'Alger, dirigée par une Municipalité et un Conseil municipal avait été antérieurement organisée par l'ordonnance du 31 janvier 1848. A l'architecte des Bâtiments civils succédaient l'architecte-voyer de la Ville, et l'architecte du Département ; un ingénieur des Ponts et Chaussées passait aux services municipaux. Les rivalités et les conflits ne firent pas défaut.

plans devaient désormais être soumis au Conseil de ville : un rouage de plus, qui d'ailleurs aurait dû être le principal, s'ajoutait ainsi aux autres, déjà trop nombreux et leur demeurerait le plus souvent subordonné. On est quelque peu stupéfait d'apprendre, par exemple, que l'empierrement de la rue d'Isly ne pouvait être décidé sans l'approbation du Ministre ¹, et que les bureaux de la Guerre intervenaient dans le choix des pavés de la rue de la Marine ². Il fallait compter aussi avec la rivalité des services, par exemple celle des Bâtiments civils et des Ponts et Chaussées ³. Le plan des alignements et réserves, considéré comme définitif, fut enfin transmis par la Préfecture au Gouvernement Général en février 1853 ⁴ ; le Conseil de gouvernement ne l'adopta que le 26 septembre 1854, et il fallut attendre jusqu'au 30 août 1855 l'approbation du Ministre. Encore celui-ci ne le considérait-il pas comme définitif ; il réclamait une échelle plus grande (1 : 1.000 au lieu de 1 : 2.000), et conformément au vœu du Conseil, il prescrivait l'étude des alignements et réserves à tracer sur les terrains contigus aux fortifications, du côté de l'Agha, de Mustapha et de Bab-el-Oued. Ce plan ne comportait d'ailleurs que les alignements principaux, les alignements secondaires devant faire l'objet de projets spéciaux. Le travail approuvé en 1855 n'en a donc pas

1. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 813. Projet d'empierrement et de nivellement de la rue d'Isly à Alger. Approbation ministérielle du 25 mars 1852.

2. *Idem.* F⁸⁰ 811. Pavage de la rue de la Marine. Le Ministre offre au Gouverneur Général, le 29 mai 1847, l'envoi de 25.000 à 30.000 pavés de grès provenant des environs de Toulon. Reconnaissons d'ailleurs que ces deux dernières rues avaient l'honneur d'être classées dans la grande voirie.

3. *Arch. G. G.* N² 6. Voir la lettre de l'architecte Guiauchain au Préfet, du 21 septembre 1850.

4. *Idem.*

moins constitué un document important ; il est fâcheux d'ailleurs que les réserves prévues n'aient servi le plus souvent qu'à paralyser pendant des années le développement des constructions privées sur quelques-uns des meilleurs emplacements de la ville. Fait caractéristique en effet : aucun de ces emplacements n'a été dans la suite occupé par l'édifice auquel il était destiné, exception faite pour le Théâtre — et la Prison civile. L'exécution du plan définitif demandé par le Ministre exigea du reste encore trois années. Une nouvelle Commission des alignements et réserves avait été instituée le 14 janvier 1854¹ ; les projets devaient subir une interminable filière administrative, sans préjudice des enquêtes « de commodo » auprès des habitants, les crédits nécessaires pour les opérations topographiques manquaient ou se faisaient attendre². Le travail ne fut ainsi terminé — on a peine à le croire — qu'à la fin de 1858³.

1. *Arch. G. G.* N^o 6. Il y est fait allusion dans une lettre du Gouverneur Général au Commandant supérieur du Génie, le 2 avril 1856. La composition en est d'autre part indiquée dans la dépêche du Ministre au Gouverneur Général du 24 décembre 1855.

2. *Idem.* Le Gouverneur Général réclame un crédit de 12.000 francs le 30 mai et le 18 novembre 1856. Le Ministre approuve, mais ajourne le crédit au budget de 1857. Le Gouverneur presse le Président de la Commission (20 décembre 1857). « L'Empereur vient prochainement visiter l'Algérie... je veux lui présenter un plan définitif. » Il n'y a plus d'argent, répond le Président : on va renvoyer les agents que l'on ne peut plus payer. Nouvelle demande de crédits au Ministre (1^{er} avril 1858). Le Conseil municipal doit voter une part contributive de 4.000 francs.

3. *Idem.* Il ne reste plus dans les archives aucune trace de l'envoi d'un plan définitif, mais seulement le procès-verbal de la séance de la Commission du 10 février 1858, transmis le 1^{er} avril au Ministre et le bordereau de toutes les pièces du dossier de la commission, y compris des plans partiels. Un de ces plans porte le tracé de la rue du Centre et celui de la rue Montpensier

Il convient de dire ici quelques mots de l'histoire des principaux édifices publics dont la ville fut pourvue dans les années qui suivirent. Elle se rattache en effet trop étroitement à celle du développement de la ville et elle en éclaire quelques aspects d'une manière assez intéressante pour mériter quelques mentions.

Le Palais du Gouvernement était déjà, dans le projet présenté par le Conseil supérieur, en 1846, l'objet de ses premières préoccupations. L'édifice occupé jusqu'alors paraissait insuffisant, bien qu'il eût été agrandi¹; il devait en effet servir à la fois de palais et de quartier-général. A plusieurs reprises, le Conseil d'administration s'était prononcé pour la démolition de la Djenina et pour la construction à sa place de quelques monuments publics, notamment d'un palais du Gouverneur, en façade sur la plus grande place de la ville². Mais il fallait, chose difficile, déloger les services de l'armée, Manutention et Campement, et en second lieu, l'argent manquait. L'incendie qui, dans la nuit du 26 au 27 juin 1844, détruisit la partie Nord de l'ancienne résidence des Deys, ramena l'attention sur ce projet, et le Conseil y vit une occa-

coupée en son milieu par une place où figure, en plein quartier indigène de la Casbah, une église catholique. Le 10 décembre 1846, le Ministre s'était contenté de demander sur cet emplacement un square. La Commission admit que l'on pourrait reporter l'église sur le boulevard de la Victoire,, c'est-à-dire en bordure du quartier.

1. H. Klein, *o. c.*, suite, p. 50.

2. *Arch. Nat.*, F⁸⁰ 810. Suites de l'incendie de la Djenina. Le Ministre au Gouverneur Général. 30 août 1844. Il rappelle les vœux formulés par le Conseil du 6 janvier 1841, du 12 juillet 1843, du 3 avril 1844. Le Ministre a, par les dépêches du 12 mars 1841 et du 8 novembre 1843, arrêté en principe la démolition de la Djenina.

sion d'édifier sur les ruines de la Djenina les trois monuments qui lui paraissaient devoir être réalisés les premiers : le Palais du Gouverneur, le Palais de Justice et le Théâtre ¹. Mais la démolition complète fut ajournée ², et l'on s'avisa que, la Place Royale n'étant plus le centre de la ville, il fallait transporter la résidence du Gouverneur plus près de l'ancienne porte Bab-Azoun ³. Le projet de l'architecte des Bâtiments civils Guiauchain soumis en 1845 à la Commission des alignements l'établissait sur la première terrasse du boulevard du Sud projeté ⁴; nous avons vu que le Génie écartait cette solution et proposait de l'installer à l'entrée du faubourg Bab-Azoun. Le rapporteur du Conseil supérieur Ballyet critiqua ces deux solutions, la dernière surtout qui aurait ou privé la ville d'un jardin reconnu nécessaire, ou immobilisé des terrains de grande valeur, dans le quartier des affaires et de la circulation la plus active. Il proposait comme site le plateau dominant le jardin d'Orléans (jardin Marengo) ⁵.

1. *Idem*. Séance du 3 juillet 1844.

2. Jusqu'en 1856.

3. *Arch. G. G.* N^o 6. Lettre du S^r Mezkalski au Maréchal duc de Dalmatie. 20 février 1845. « L'autorité supérieure a ordonné l'étude du palais dans cette localité. »

4. Voir p. 206.

5. Rapport déjà cité. L'auteur demande que l'on fasse « un monument inspiré de l'art Vénitien, des monuments byzantins de la Sicile, des pavillons du Bosphore, des forteresses gothiques du Rhin, sans oublier la gracieuse arcade mauresque. » Il réclame des « loges » couvertes en pouzzolane de Naples et arabes, « des vérandahs, des péristyles grecs modernes, les treillages dorés de Constantinople, les galeries de pampres d'Asie-Mineure, les dômes russes et ceux des palais hindous, les fontaines jaillissantes des cours mauresques, les perspectives de marbre de Gênes la superbe, l'ornementation Grenadine etc... »

La Commission des alignements de 1854 revint à la solution proposée par Charon et réserva au Sud de la place Bresson un énorme espace de 29.000 mètres carrés entre la rue de Constantine et le rue du Rempart. On devait y édifier un palais destiné à la fois au Gouverneur et à l'Empereur¹ ; le Palais d'hiver actuel devenait l'Evêché. La création du Ministère de l'Algérie et la suppression du Gouvernement Général décidèrent la commission à modifier cette destination². C'est grâce à cet événement, malencontreux par ailleurs, et à la construction du boulevard de l'Impératrice, que la plus grande partie de ce magnifique emplacement put être livrée à l'industrie privée. Cet îlot, compris entre la rue Waisse et le square de la République, est aujourd'hui un des mieux construits et des mieux percés d'Alger.

Il fallut attendre plus de trente ans pour qu'une décision définitive fût prise au sujet de l'emplacement du Palais de Justice. Le rapporteur du projet de 1846 le plaçait sur le boulevard du Sud, au débouché de la rue de la Lyre, et réservait un terrain de plus de 4.000 mètres carrés, entre cette

1. *Arch. G. G.* N^o 6. Rapport à S. A. I. le Prince Napoléon du Président de la Commission des alignements et réserves de la ville d'Alger, accompagné d'un plan au 1 : 2.000, sur l'emploi des terrains précédemment réservés pour le Palais Impérial. L'auteur déclare que la résidence impériale paraît devoir être placée de préférence à la « campagne de Mustapha » (Palais d'été). Il estime la valeur du terrain réservé à 70 francs le mètre. Le rapport n'est pas daté ; mais il est vraisemblablement du mois de décembre 1858.

2. *Idem.* Avis de l'Ingénieur des Ponts et Chaussées de Rougemont et de l'architecte des Bâtiments civils sur le projet Marquand d'un hôtel monumental à construire sur cet emplacement, 7 février 1859, accompagné d'un plan, qui n'est autre que celui des alignements adopté en principe par le Ministre.

rue et la rue Montpensier¹. Et de fait, ce terrain resta inutilisé jusqu'au second voyage de l'Empereur en 1865². Entre temps on songea à l'installer sur la place d'Isly, proposition que le Conseil municipal rejeta en raison « de la situation excentrique » du quartier considéré encore comme un faubourg³. Le plan Delaroche indique par ailleurs l'Hôpital civil comme devant lui céder la place⁴. En 1865, on songe aux terrains occupés par le Lycée et à une construction en bordure de la place Bresson⁵, si la ville consent à céder l'emplacement à l'État ; puis en 1866, dans un acte passé avec la Compagnie concessionnaire du boulevard de l'Impératrice, il est placé sur les terrains réservés naguère pour le Palais-Impérial⁶. En 1874, cette compagnie renouvela sa proposi-

1. *Idem*. Rapport du conseiller Ballyet (o. c.).

2. *Arch. M.*, 12 août 1867. Il y est dit que le Préfet a informé le Maire, le 29 septembre 1865, que l'emplacement du Palais de Justice était changé — et *Arch. du G. G.* N^o 6. — Lettre du Préfet au G. G., du 24 juillet 1866. Il rappelle que c'est l'Empereur qui, après son voyage en Algérie en 1865, en a ainsi décidé.

3. *Arch. M.*, 16 novembre 1850. « Ce serait, dit le conseiller Ranc, la ruine partielle de la ville, sans compensation pour le faubourg ». Nous trouvons ici la preuve que beaucoup d'Algérois s'obstinaient à vouloir maintenir le centre d'Alger dans le voisinage de la vieille ville. Un projet de Palais de Justice fut présenté en 1864 par la Société Picon, dite Société immobilière d'Alger, pour la construction de ce monument dans le quartier des rues Bruce, Sogemah et de l'État-Major, afin de ne pas « déshériter » ce quartier. (*Akhbar* du 9 décembre 1864. Chronique de Ch. Desprez, où se trouve une critique judicieuse des erreurs commises à Alger. L'auteur a réuni plusieurs de ces chroniques dans un livre amusant, les *Miscellanées Algériens*. 1864-1865. Alger).

4. *Tabl. de la sit.* 1846-49, l. c.

5. *Arch. M.*, 27 juin 1865.

6. Ch. Desprez (o. c.) nous apprend que la Compagnie Morton Peto avait

tion de le construire dans cette région ¹, et ce n'est qu'en 1877 qu'on arrêta enfin le projet définitif ².

Le Théâtre d'Alger eut une meilleure fortune. Faut-il l'attribuer à des revendications plus pressantes de la population civile et militaire, qui a toujours manifesté un goût prononcé pour les spectacles, ou bien à la préoccupation d'attirer les étrangers hiverneurs ³, ou simplement au fait que ni le Gouvernement ni la ville n'eurent rien à déboursier pour cette construction ? Sans doute ces trois circonstances concoururent à la fois. Pendant longtemps, on songea à en faire l'ornement de la place du Gouvernement, sur sa face Ouest ; ainsi le voulait encore en 1846 le Conseil d'administration ⁴, qui reprenait un des trois projets présentés par Poirel en 1837 ⁵. D'autres préféraient la place Bresson ⁶. Le Ministre, en juin 1849, prescrivit un choix définitif entre ces deux solutions ⁷. Le Conseil municipal consulté se pro-

déjà, en 1864, fait des offres dans ce sens. L'acte auquel nous faisons allusion fut exhumé dans la séance du Conseil municipal du 12 juillet 1875. (*Arch. M.*).

1. *Arch. M.*, 13 avril 1874.

2. La Poste et le Trésor avaient déjà été installés sur le boulevard quand on inaugura les travaux en 1878.

3. Cette considération est mise en avant dans un rapport lu au Conseil municipal le 7 août 1849.

4. *Arch. G. G.* N^o 6. Rapport du conseiller Ballyet (*o. c.*). Le Conseil municipal demanda, le 16 février 1849, la concession de 7.500 mq des terrains de la Djenina pour se couvrir des frais de la construction d'un théâtre (*Arch. M.*).

5. Voir p. 249.

6. Les plans de cette place appelée à réunir et à remplacer celles des Garantes et du Bournou étaient à l'étude en 1849.

7. *Arch. M.*, 7 août 1849.

nonça en faveur de la Compagnie Sarlin, qui offrait de réaliser les plans de Frédéric Chassériau et de Ponsard, du côté Ouest de la place Bresson, moyennant la cession des terrains de la Djenina¹. En 1853, le monument était achevé²; il eut le privilège de trouver grâce devant la sévérité des artistes, tels que Fromentin.

On laissa échapper en revanche plus d'une occasion de donner à la capitale de l'Algérie un Hôtel de ville digne d'elle. Les projets de 1845 et de 1846 prévoyaient cette construction sur la place du Gouvernement³; la convention signée avec la Société Sarlin l'en chassa. A partir de ce moment, il n'en est plus question de longtemps, cependant que les procès-verbaux du Conseil municipal regorgent de demandes de crédits pour l'amélioration du local étroit et incommode de la rue Bruce. En 1872, le Conseil adoptait cependant un projet de construction d'un nouvel Hôtel de ville, à édifier sur

1. *Idem*. La discussion ne manque pas d'intérêt. Le conseiller Roland de Bussy résuma les arguments de l'opposition. Le théâtre serait « placé dans un lieu peu fréquenté ». La place Bresson ne serait pas aménagée de longtemps; trop de services, Travaux hydrauliques, Ponts et Chaussées, Génie, étaient intéressés dans la question (on voit le peu de confiance que l'expérience du passé pouvait inspirer à cet égard). « Toutes les femmes et la plupart des hommes redouteraient de se rendre au théâtre par le plus léger mauvais temps... Dites plutôt que vous voulez transporter la ville au faubourg ». A quoi le rapporteur répondait « qu'il ne serait pas décent de placer le théâtre à côté de la cathédrale et de l'Évêché, que l'essor du quartier d'Isly avait été interrompu sans doute par une crise, dont la liquidation s'achevait d'ailleurs, mais qu'il importait d'autant plus de le réunir à la ville par des constructions et d'y amener la vie.

2. H. Klein. 5^e vol., p. 24-27. L'inauguration eut lieu le 29 septembre 1853.

3. *Arch. G. G., l. c.* Rapport du conseiller Ballyet (o. c.).

les terrains domaniaux, improductifs depuis 1860, qui avaient été réservés pour le Palais Impérial¹. En 1878, cette idée reparaissait et figurait parmi les articles du programme des travaux municipaux². L'État céda alors à la Ville un admirable lot de terrain, de plus de 3.800 mètres carrés, en bordure du boulevard de la République, emplacement connu sous le nom de « trou impérial ». Le Conseil n'en vota pas moins³ l'acquisition de l'hôtel d'Orient, voisin, sur la même voie, de la place du Gouvernement, mais encastré entre des constructions privées et aussi peu apte que possible à sa nouvelle fonction ; et cela, malgré des oppositions très sévères manifestées au cours de l'enquête, et malgré les remarques les plus justes sur les conditions, si légèrement négligées, que devait remplir un établissement public de cette nature. Or les terrains qui auraient pu recevoir cette construction de première importance restèrent en majeure partie inoccupés, pendant les vingt années qui suivirent.

L'urgence qu'il y avait à loger le Préfet et les services départementaux, explique que l'on ait aménagé, dès 1849, en les agrandissant et en les modernisant, les anciens bâtiments de la Direction générale des Affaires civiles⁴. L'édifice

1. *Arch. M.*, 21 mars 1872. Le chef des travaux municipaux demandait la cession par le Domaine à la ville de 2.264 mq pour bâtir une mairie trois fois plus vaste que celle d'alors.

2. *Arch. M.*, 13 septembre 1878.

3. *Idem.*, 9 mars 1883. Les terrains d'une superficie de 3.860 mq avaient été donnés par l'État à la Commune en échange des bâtiments de la Mairie, rue Jenina et rue Bruce, où s'installèrent les bureaux du Gouvernement Général.

4. *Arch. G. G.* N^o 6. Voir le tableau des établissements publics annexé au rapport du conseiller Ballyet. L'immeuble qui fut affecté au Conseil Général

médiocre et étriqué qui en résulta se trouvait ainsi placé au milieu du quartier de la Marine, que le commerce et la population aisée commençaient déjà à délaisser. Sur deux faces, il était défini par deux rues impraticables aux voitures¹, et le seul accès qui leur fût offert était rendu dangereux, tout près de la rue Bab-el-Oued, par un passage voûté et resserré ; en 1854 seulement on se décida à créer une petite place sur la façade principale² (place Soult Berg).

C'est sans doute à sa situation privilégiée et à la plus-value des terrains attenant à la place Bresson et au square projeté, autant qu'à sa prospérité croissante et à l'insuffisance des locaux, que le Collège, devenu Lycée en 1848, dut la décision, plutôt rapide pour l'époque, qui le transporta à Bab-el-Oued, entre l'ancienne porte et le jardin Marengo. Commencé en 1862, il pouvait être inauguré en 1868. Le reproche qu'on lui faisait alors d'être dans une situation excentrique³

en 1861 était une des plus belles maisons du vieil Alger (H. Klein, *o. c.*, suite, p. 56-57 et 4^e vol., p. 25-26).

1. La rue d'Orléans et la rue de la Charte.

2. *Arch. Nat.*, F⁸⁰ 811. Création d'une place devant l'hôtel de la Préfecture. Le Préfet, transmettant au Gouverneur Général l'avis favorable du Conseil municipal (25 septembre et 12 octobre 1854) fait valoir que la chute inopinée d'une maison et la démolition d'une autre pour raison de sécurité publique vont faciliter l'ouverture de la place. Ce fut d'ailleurs une place borgne, de 28^m sur 8^m 65. L'édifice même de la Préfecture apparut bien vite comme insuffisant et inconfortable ; car on trouve dans un rapport du Président de la Commission des alignements au Ministre de l'Algérie, en 1858, la proposition de construire une Préfecture sur une partie des terrains réservés jusqu'alors au Palais Impérial. Ce projet fut appuyé fortement par les Ponts et Chaussées et les Bâtiments civils. (*Arch. G. G.* N² 27. 7 février 1859).

3. Ch. Desprez. *Alger naguère et maintenant*. Alger, 1868, p. 215. L'auteur affirme que l'Empereur, visitant Alger en 1865, a blâmé la situation du nouveau Lycée (p. 220).

ne doit pas faire oublier les belles proportions, surtout pour l'époque, et les conditions parfaites d'hygiène qui furent réalisées dans cette construction, la mieux réussie assurément de toutes celles dont la ville fut dotée, entre 1846 et 1880 ¹.

Nous ne parlerons que pour mémoire d'autres édifices tels que la Poste exigüe et le Trésor installés en 1867 sur le boulevard de l'Impératrice, la Prison Civile, l'édifice public du programme de 1846 qui donna lieu aux moindres discussions ², et qui fut le premier construit (1846-1851), la Cathédrale, ancienne mosquée Ketchaoua, occupée dès 1832, remaniée, démolie, rebâtie de 1846 à 1860 ³, l'Évêché, un des derniers débris de la Djenina, plusieurs fois menacé ⁴ et finalement conservé avec une piètre façade sur la place du Gouvernement, l'église St-Augustin (1876-1879) ⁵ dont la cons-

1. Ch. de Galland. *Histoire du collège, du Grand Lycée d'Alger et du Petit Lycée de Ben-Aknoun*. Alger, 1889. La superficie couverte était de 1 hect. 42 ar. Les plans sont dus à l'architecte Claudel. L'ancien collège de la rue Bab-Azoun avait été déjà agrandi par l'adjonction de la caserne Massinissa (1852). En 1846, la Commission des alignements proposait comme emplacement le plateau dominant le jardin Marengo. Le conseiller Ballyet était d'avis de le placer en dehors de la circulation dans la haute ville, au-dessus du Palais de Justice. Personne, en tous cas, pour ce monument comme pour les autres, ne s'avisait que l'avenir d'Alger étant du côté du Sud, c'est vers Mustapha que l'on devait chercher des emplacements qui abondaient alors à des prix très avantageux.

2. *Arch. G. G.* N° 6. Il est déjà prévu sur son emplacement actuel dans le rapport du conseiller Ballyet (11 juillet 1846).

3. H. Klein, *o. c.*, 3^e vol., p. 31-34.

4. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 811. Alignements des abords de l'Évêché et de la cathédrale. Le 4 juin 1853, Mgr Pavy protesta auprès du Préfet contre la démolition projetée par la Ville qui traitait l'Évêché de « mesure en ruine et sans valeur artistique ».

5. H. Klein, *o. c.*, 5^e vol., p. 61.

truction affirma l'importance désormais prise par l'ancien faubourg de Bab-Azoun et d'Isly. Rares furent les conceptions bien raisonnées qui présidèrent à toutes ces constructions. Ce qui frappe le plus souvent quand on lit les discussions des conseils et des commissions, c'est la préoccupation de ne pas s'éloigner au-delà d'un faible rayon de la vieille ville créée sur celle des Turcs, la peur de s'en aller franchement dans la direction que fatalement devait prendre Alger, celle de Mustapha. D'ailleurs, à partir de 1871, après la maladroite séparation de cette dernière commune, il ne pouvait plus être question, du moins auprès du Conseil municipal d'Alger, de la moindre décision qui aurait pu profiter à la ville voisine, fille émancipée considérée par sa mère comme une rivale. Il faut avouer que, dans les limites qu'imposèrent la fortification et l'emprise des établissements militaires, il était bien difficile de concilier la création d'édifices publics vastes et bien adaptés à leurs fonctions avec le développement de la construction privée, premier objectif d'une bonne politique municipale. Aussi, dans la lutte de ces deux intérêts différents, c'est le dernier qui a remporté la victoire, et les réserves affectées à des édifices publics par les programmes de 1846 et de 1855 ont fini par échapper à peu près complètement au domaine de l'État et de la Ville.

Il n'en a pas été de même du plan d'ouverture des boulevards, des rues et des places à l'intérieur de l'enceinte de 1840. Une partie en a été exécutée, le reste a été amorcé plus ou moins tardivement, puis abandonné, pour trois raisons principales.

Tout d'abord, les frais énormes d'expropriation ont fait reculer la commune, livrée désormais à elle-même, obligée

de compter avec un budget restreint et avec de graves difficultés financières¹. En second lieu, des crises économiques ont sévi à Alger, de 1848 à 1850, de 1856 à 1860, de 1868 à

1. *Arch. Mun.* Les procès-verbaux des séances du Conseil municipal en témoignent sans cesse. En 1852 (séance du 18 août), le Conseil adopte un projet d'emprunt de 400.000 francs à la Banque d'Algérie ; on apprend, le 23 février 1853, que le Ministre l'a rejeté comme insuffisamment gagé. Le budget présenté pour l'année 1856 accuse un déficit de 713.000 francs, pour un total de dépenses de 1.854.649 francs (séance du 21 juillet 1855). La Commission ne voit d'autre remède que l'établissement de l'octroi de terre et l'emprunt ; elle y revient en 1856 (séance du 26 août) et en 1857. L'Administration supérieure préfère un budget extraordinaire et des subventions. Les doléances du Conseil municipal sont exposées dans un long et intéressant mémoire adressé, sur sa demande, au Prince Napoléon, chargé du Ministère de l'Algérie (séance du 20 août 1858, rapport du Maire). « Nous sommes privés des bâtiments et des établissements d'utilité publique dont sont dotées les villes de troisième et de quatrième ordre de la métropole. Nous sommes en outre forcés de renvoyer d'année en année, des travaux de grosses réparations ». Les ressources manquent. « Le domaine de l'État d'un côté et le Génie militaire de l'autre ont pris tout ce qui était à leur convenance, et on peut dire sans exagération que l'Administration supérieure a traité Alger en marâtre, surtout à l'époque où elle a été créée en commune. » Or les villes de France ont des immeubles, des octrois etc. Les taxes des loyers sont très difficiles à recouvrer ; les Musulmans font de l'opposition. Beaucoup de contribuables, présents lors du recensement, disparaissent lors du recouvrement. En 1859, nouveau projet d'emprunt de 700.000 francs (séance du 26 novembre) ; puis le chiffre est élevé à 1 million pour terminer la rue Napoléon (rue de la Lyre). On apprend d'ailleurs (séance du 26 novembre 1860) qu'un projet plus vaste (3 millions) a été rejeté ; le dernier est du moins agréé par le Ministre, sur l'intervention de Chasseloup-Laubat. En 1859, le Maire déclare que la Ville n'a pas les moyens d'exproprier six maisons pour l'élargissement du boulevard militaire du Nord et qu'elle est obligée d'ajourner toute amélioration dans ses écoles, ses marchés, sa distribution d'eau (*Arch. G. G. A* n° 17). En 1872, la Ville est endettée et demande à emprunter 1.500.000 francs (séance du 25 octobre). Le Ministre de l'Intérieur réduit la somme à 720.000 pour permettre la liquidation du passé.

1871, comme dans la colonie entière, et ont raréfié les capitaux indispensables pour de pareilles entreprises¹. Enfin, et ce n'est pas la moindre cause, l'intervention directe de l'Empereur, au lendemain de son deuxième voyage en Algérie, celui de 1865, a déterminé une réaction contre les idées directrices de l'ancien programme. Les vues personnelles de Napoléon III peuvent se résumer en trois points : 1^o la colonisation européenne doit être avant tout commerciale et industrielle ; il faut donc, en lui imposant des limites sur le territoire des tribus, l'encourager au contraire par le développement des villes ; 2^o les établissements de l'armée et des administrations

1. Les procès-verbaux du Conseil municipal sont, ici encore, le document le plus probant. La Révolution de 48, survenant au lendemain de la crise de 1846 l'a prolongée. Le Conseil se préoccupe, à l'image du Gouvernement provisoire de Paris, du sort des ouvriers sans travail (séance du 4 avril). Le 19 mars 1849, on décide de les employer à la démolition des anciens remparts. Une des raisons invoquées en faveur du projet Sarlin relatif au Théâtre, est la nécessité de fournir du travail aux chômeurs. « Ces travaux viennent au milieu d'une crise longue et difficile, mais au moment où la liquidation s'achève » (séance du 7 août 1849). Sur ces entrefaites, le choléra a fait son apparition dans la faubourg Bal-el-Oued (séance du 19 septembre) ; il y sévit encore en 1850. De nouveau, l'épidémie reparait en 1854 et en 1855 (*Arch. Nat.* F⁸⁰ 658. Choléra). Les récoltes des années 1856-1860 sont mauvaises ; les recettes de l'octroi de mer faiblissent « par suite de la baisse naturelle des consommateurs » (séances du 29 juin 1860 et du 5 juin 1861). « L'ajournement des voies ferrées et diverses autres circonstances (l'arrêt de la colonisation) ont déterminé une crise financière et des difficultés de crédit qui compromettent la production, la colonisation » (séance du 26 novembre 1859). « Le commerce est languissant », les marchés sont déserts, le marasme est général. On attend la venue de l'Empereur, comme le salut de la ville et de la colonie. Les calamités qui affligèrent l'Algérie, l'invasion des sauterelles en 1866, le choléra et la famine de 1867 amenèrent une nouvelle crise en 1868 ; elle devait se prolonger jusqu'en 1872. En 1871, il y a à Alger de nombreux ouvriers sans travail (séance du 21 février 1871).

civiles gênent ce développement ; il faut en restreindre l'étendue ; 3° on ne doit plus s'attaquer aux quartiers habités par la population indigène, resserrée déjà à l'excès par les démolitions et les constructions des Européens. Il apparaît évidemment que ces conceptions se rattachent étroitement à l'idée maîtresse du « royaume arabe ». On les trouve exposées dans la lettre célèbre de l'Empereur au Maréchal de Mac-Mahon, alors Gouverneur de l'Algérie, et dans les instructions transmises par l'Administration supérieure au Conseil municipal d'Alger, au lendemain du voyage de 1865.

Dans le premier de ces documents ¹, Napoléon III rappelait sa lettre du 6 février 1863 et s'exprimait ainsi : « Il est indispensable que l'autorité supérieure mette des bornes aux exigences, louables d'ailleurs, des différents services, surtout à celles du Génie militaire. Comme la guerre a été longtemps la première préoccupation en Afrique, tout a dû être subordonné aux nécessités de la défense. Ainsi, il n'y a pas une ville de l'Algérie où l'on ne puisse signaler les faits suivants. La nature a tout préparé pour que des villes florissantes se développent dans des lieux favorisés par leur position au bord de la mer, par la beauté du climat et la richesse du sol ; mais les administrations diverses sont venues s'y implanter avec leurs besoins multiples et leurs prévisions exagérées. Le Génie militaire entoure la place de fortifications, en réalité ou en projets ; les abords les plus convenables au développement de la ville sont frappés de servitudes, les terrains qui dans

1. *Tabl. de la sit., o. c.*, 1865-1866. Lettre de l'Empereur au Maréchal de Mac-Mahon, duc de Magenta, Gouverneur Général de l'Algérie. Ce document a aussi fait l'objet d'une publication spéciale (*Lettre sur la politique de la France en Algérie*. Paris, Plon, 1865).

la suite pourraient acquérir une grande valeur sont affectés à des services publics tels que les arsenaux, les casernes, la gendarmerie, les manutentions, les magasins de fourrage et de campement, les dépôts de remonte, les logements pour les états-majors et les fonctionnaires civils et militaires, de sorte qu'il ne reste plus de place pour de nouveaux habitants... on doit partout où cela est possible et sans nuire aux intérêts réels de la défense, restreindre les servitudes, livrer à la colonisation des terrains que l'Administration s'est réservés et qui ont déjà acquis une grande valeur, en échange d'autres terrains où les établissements des administrations pourront être installés à bien meilleur marché. » En lisant ces lignes, on ne peut se défendre de penser particulièrement à Alger, où les divers établissements de l'armée, échelonnés du côté de Bab-el-Oued et dans le faubourg Bab-Azoun le long de la mer, méritaient bien l'observation si juste de Napoléon III. Le 15 mai 1865, le Maire communiquait au Conseil municipal une longue lettre du Préfet, où il était parlé « du projet de l'Empereur ayant pour objet l'embellissement d'Alger, du côté de Bab-el-Oued, projet répondant, écrivait-il, à un besoin urgent, celui de procurer à la population d'Alger un lieu de promenade dont elle se trouve encore privée¹. L'Empereur

1. *Arch. M.*, 15 mai 1865. Rapport du Maire sur la création d'un square à Bab-el-Oued. « D'après la pensée Impériale, l'Esplanade de Bab-el-Oued, ainsi qu'une partie des terrains occupés par l'arsenal du Génie, pourraient être concédés à la Ville, moyennant certains sacrifices dont la Commune se couvrirait par l'aliénation des parties réservées aux habitations d'agrément. Le projet de Sa Majesté consisterait à remonter la rampe Valée, dans la partie basse du jardin Marengo qui n'est pas encore convertie en promenade, de manière à réserver entre cette rampe et la route de St-Eugène une certaine bande de terrains susceptibles de recevoir des constructions particu-

a constaté que l'arsenal d'artillerie sur l'esplanade Bab-el-Oued se trouve placé sur des terrains qui pourraient être utilisés plus favorablement pour l'établissement d'un square bordé d'habitations d'agrément. » Le projet était d'ailleurs fort précis et témoignait, sinon d'une visite, du moins d'un examen détaillé des plans. L'un des résultats principaux de l'enquête personnelle poursuivie par l'Empereur, et probablement aussi des vœux exprimés par les habitants indigènes d'Alger, trouvait son expression dans cet avis, « que la ville devait conserver sa physionomie actuelle, c'est-à-dire que la haute ville devait rester telle quelle, attendu qu'elle est appropriée aux mœurs et aux habitudes des Indigènes, que le percement des grandes artères aurait pour résultat de leur porter une grave atteinte, et que toutes ces améliorations ne pourraient qu'être onéreuses à la population indigène qui n'a pas la même manière de vivre que les Européens. La ville basse paraît à Sa Majesté devoir être réservée pour ces derniers et c'est dans cette partie que doivent se faire tous les travaux d'amélioration et d'embellissement »¹.

lières ; une autre bande de terrains serait également réservée pour la même destination, entre la route de St-Eugène et la place Bab-el-Oued qui serait convertie en square. » Le rapporteur ajoutait que « l'Empereur avait examiné de près les plans et le budget de la ville ».

1. *Arch. M., idem.* Le Préfet prescrivait en 1865 de terminer la rue Randon, (rue du Centre) dont les expropriations étaient définitives ; « mais là, écrivait-il, doivent s'arrêter les percements de rues pour la partie au-dessus. » Le Maire Sarlande défendait la Ville, en faisant remarquer que l'ouverture de la rue Randon à travers le quartier indigène n'avait été faite qu'« en raison des pressantes sollicitations de l'Administration supérieure, afin de pouvoir donner accès à la Synagogue. La Commune aurait préféré employer le reste de l'emprunt d'un million contracté avec le Crédit foncier à des établissements publics d'une utilité plus urgente. » Il faisait remarquer que

Le voyage de l'Empereur eut de fait pour résultat de mettre fin pendant quelque temps à la démolition systématique de la haute ville. On ne poursuivit plus que les percements déjà suffisamment avancés, pour lesquels les expropriations étaient consommées. C'était le cas pour la rue de la Lyre surnommée en 1857 rue Napoléon ¹.

L'histoire de l'ouverture et de la construction de cette artère est bien caractéristique de la lenteur avec laquelle les projets étaient exécutés, faute de résolutions fermes, faute de ressources budgétaires et aussi faute de capitaux privés. Il a fallu en effet, dans une ville où l'on ne cessait de déplorer la rareté et la cherté des logements ², plus de vingt ans pour que

l'expropriation avait porté sur 85 immeubles dont 12 seulement appartenaient à des Musulmans, largement indemnisés d'ailleurs ; « ainsi le percement de cette rue n'avait-il causé aucune perturbation dans la population indigène. » Il ajoutait : « Les maisons habitées par les Maures (dans la haute ville) ne sont jamais réparées et tombent en ruine de tous côtés ; on se trouve dans la nécessité chaque hiver d'en faire démolir un certain nombre qui menacent la sécurité publique et on peut déjà prévoir le temps où le haut quartier n'existera plus par suite de vétusté. » On peut soupçonner que ces mots, où il y a d'ailleurs une exagération évidente, étaient une réponse à des doléances présentées par des notables maures. L'Empereur donna en effet audience, le 9 mai, « à divers représentants de la population indigène » et notamment à « un certain nombre d'habitants d'Alger, négociants et propriétaires, plus connus sous le nom de Maures ». (*Voyage de S. M. Napoléon III en Algérie*. Alger, 1865, p. 93). Il est dit dans la même relation officieuse que l'Empereur « voulant se rendre compte par lui-même des diverses questions intéressant l'édilité d'Alger, a visité le 5, les quartiers bas de la ville » accompagné seulement du Maréchal de Mac-Mahon.

1. *Arch. M.*, 22 mai 1857.

2. *Arch. G. G.* N^o 7. Lettre du Préfet au Gouverneur Général, 7 mars 1858. — Mémoire présenté à M. le Comte de Dan, conseiller du Gouvernement par M. Jean de Redon. — Mémoire à M. le Préfet d'Alger présenté par les propriétaires de la rue de la Lyre. Alger, 1858. Il est question dans

cette rue fût définitivement achevée¹. Le principe en était déjà admis dès 1843². Prolongée par la rue Bruce jusqu'au vieux mur du Nord, elle était présentée comme devant être pour la circulation l'auxiliaire de la rue Bab-Azoun, que la rue de Chartres percée d'une manière trop mesquine ne réussissait pas à décongestionner³, et de la rue Bab-el-Oued. On discuta pendant une année sur le plan de détail, que le Ministre n'approuva qu'en 1846, partiellement d'ailleurs et avec des réserves sur la dernière partie voisine de la place du Gouvernement (place Malakoff actuelle)⁴. Il prescrivit, comme la Commission des alignements et le Conseil d'administration, la construction d'arcades et de façades munies de balcons⁵. Mais des conflits s'élevèrent entre des spéculateurs, acheteurs de terrains, et l'État, puis entre les services des Ponts et Chaussées et des Bâtiments civils⁶, si bien que l'enquête

ces documents de la crise du logement à Alger « où les maisons vastes et commodés sont rares », où « les hôtels sont complètement pleins ».

1. Elle est mentionnée comme terminée dans Victor Bérard. (*Indicateur général de l'Algérie*. 3^e éd. Alger, 1867).

2. *Arch. G. G.* N^o 6 et 21. Des alignements furent même délivrés dès cette époque, avant que l'on eût arrêté un projet définitif ; les modifications successives soulevèrent les réclamations des propriétaires.

3. *Idem.* N^o 6. Rapport du Président de la Commission des alignements à M. le Directeur de l'Intérieur et des Travaux Publics. 22 septembre 1845.

4. *Idem.* Rapport du conseiller Ballyet. 11 juillet 1846 (*o. c.*). Le Ministre réclamait la conservation des anciennes constructions mauresques trop souvent sacrifiées à des convenances passagères ou frivoles. (Dép. Ministérielle du 17 septembre 1846).

5. *Idem.* Dép. Ministérielle du 7 septembre 1846.

6. *Idem.* Lettre du Directeur des Affaires d'Algérie au Directeur des Travaux publics. 18 février 1847. Le dossier renferme une série de réclamations de propriétaires qui s'étaient empressés d'acheter des terrains à des Israélites.

publique sur les expropriations ne fut annoncée par le *Moniteur Algérien* que le 5 novembre 1851¹. Le principe de la déclaration d'utilité publique n'était approuvé qu'en 1853 et l'arrêté ministériel du 19 juin 1854 autorisait enfin les expropriations, après huit années de discussions, d'enquêtes et de procès². L'ouverture avait néanmoins été commencée, non point par la Ville, mais par un particulier, J. de Redon, architecte et ingénieur, qui avait obtenu de construire dans la partie sud, déblayée par lui, des boutiques provisoires où affluaient les marchands indigènes³. En 1857, il demandait à édifier à leur place des maisons à trois étages et des hôtels pour étrangers, et se chargeait d'achever l'ouverture de la rue⁴. Le Conseil municipal acceptait sa proposition, mais par ailleurs cédait des terrains à des entrepreneurs qui construisaient des immeubles, et l'auteur du projet se désistait finalement, déclarant avoir été paralysé, pour la réunion des capitaux, par 18 mois d'attente d'une solution définitive⁵. En 1858, les expropriations n'avaient été faites que pour un quart à peine de la rue⁶. Il fallut recourir, pour pouvoir

1. *Idem*. Lettre du Gouverneur Général au Préfet. 5 février 1852. Il se plaint de n'avoir pas été avisé de cette mesure.

2. *Idem*. L'état des propriétaires atteints par les expropriations montre que sur 62 immeubles, 19 appartenaient au Domaine, 17 à des Européens, 26 à des Indigènes, dont 12 à des Israélites. La spéculation des immigrants avait donc déjà entamé les régions hautes de la vieille ville.

3. *Arch. M.*, 16 novembre 1855, 26 avril et 6 décembre 1856, 4 avril 1857 et 20 novembre 1858.

4. *Arch. G. G.* N° 7. Séances du Conseil de gouvernement des 18 avril, 1^{er} mai et 12 septembre 1857.

5. *Arch. M.*, 5 et 20 novembre 1858. Le Maire constate que sans l'activité d'un particulier, la rue n'aurait jamais été ouverte.

6. *Idem*. 20 août 1858.

les poursuivre, à l'application à l'Algérie des lois et décrets de la métropole relatifs aux logements insalubres¹, et à deux emprunts successifs conclus en 1860 et en 1862². Les adjudications de terrains n'aboutissaient pas³. Ce fut une société de propriétaires et de commerçants israélites qui ouvrit et construisit les rues adjacentes de la partie inférieure, entre la nouvelle voie et la rue de Chartres⁴. En 1864, on démolissait le « bazar d'Orléans » occupé par le commerce indigène⁵. En 1870 seulement, la rue pouvait être considérée comme achevée. Si elle était signalée dans les guides comme digne

1. Il s'agissait de la loi du 13 avril 1850 et surtout du décret du 26 mars 1852, dont l'application avait permis de percer le prolongement de la rue de Rivoli et le boulevard Sébastopol, à Paris, la rue Impériale à Lyon. (*Arch. G. G.* N^o 7. Séance du Conseil du Gouvernement du 12 septembre 1857). Le Conseil municipal d'Alger demanda l'extension des mesures prescrites aux villes d'Algérie (séance du 25 mars 1859). Elles visaient particulièrement les maisons mauresques converties en maisons européennes. Le décret du 26 août 1859 lui donna satisfaction. (*Arch. G. G.* N^o 7. Lettre du Directeur des Affaires d'Algérie au Préfet, 25 juillet 1860).

2. *Arch. M.*, 26 novembre 1860. On accepte une proposition d'emprunt du Crédit foncier (1 million). Séance du 2 juin 1862. Un nouvel emprunt est décidé pour terminer les expropriations et ouvrir d'autres voies, telles que la rue Bruce prolongée et la rue Randon.

3. *Idem.* 11 juin 1863. On considéra comme une bonne fortune d'avoir vendu les terrains de l'immeuble Scala (au débouché de la rue sur la place de l'Évêché) au prix de 250 francs le mètre.

4. *Idem.* 10 janvier, 11 juin, 6 juillet 1863 et du 25 août 1864. Il s'agissait des rues Juba, du Léopard et Porte Neuve inférieure (*Arch. G. G.* N^o 33).

5. Ch. Desprez, *Alger naguère et maintenant*. Alger, 1868, p. 249, où l'on trouve une description précise de ce curieux « souk » et de sa population. Il est signalé par les de Goncourt comme un des coins les plus pittoresques d'Alger (*Pages retrouvées*. Paris, 1886 où se trouvent des notes de voyage parues en 1852 dans l'*Eclair*).

d'être comparée aux plus belles rues des villes de France¹, elle ne répondit pas toutefois à la destination qu'on lui avait primitivement donnée. Elle fut négligée par les grands hôtels, elle n'attira pas les étrangers hiverneurs, et peu à peu le commerce indigène musulman et israélite s'en empara². Elle a remplacé en définitive et d'une manière moins pittoresque les anciens bazars orientaux du vieil Alger de 1840, vantés et regrettés par les écrivains et les artistes.

La rue du Centre, projetée en 1845, fut exécutée avec moins de difficulté. Le plan en fut approuvé en 1856³ ; elle devait « porter la salubrité et la vie » dans une partie de la ville privée d'air, et mettre en communication le futur Palais de Justice et la rampe Valée où s'élevait déjà la Prison civile. Dénommée rue Randon en 1861⁴, pour honorer le Gouverneur et le Ministre qui avait à plusieurs reprises défendu les intérêts de la ville, qu'il aimait profondément⁵, elle ne fut ouverte

1. Victor Bérard (*o. c.*) n'hésite pas à déclarer que diverses constructions de la rue Napoléon « seraient qualifiés à Rome et à Florence du titre de palais. » Elle était destinée à devenir une des principales et des plus belles artères de la ville, au dire d'un rapporteur du Conseil municipal (*Arch. M.*, 26 nov. 1860).

2. Edouard Dalles (*Alger, Boufarik, Blida et leurs environs*. Alger, 1879) constate que la rue de la Lyre est « la rue Israélite par excellence, par ses habitants et ses magasins » (p. 37). Outre le bazar d'Orléans, les bazars Salomon et du Divan furent atteints par le percement de la nouvelle voie.

3. *Arch. M.*, 29 juin 1860. Le Conseil de gouvernement avait cependant écarté ce projet de rue, comme trop dispendieux ; il est vrai qu'il envisageait le percement d'une voie dans la partie supérieure de la ville indigène (rue Montpensier) (*Arch. G. G.* N° 6. Séances du Conseil de gouvernement du 11 et du 13 juillet 1846).

4. *Idem.* 21 mai 1861.

5. A plusieurs reprises le Conseil remercia le Maréchal Randon, alors Ministre de la Guerre de sa « bienveillance ordinaire pour la ville d'Alger » (Séances des 4 et 30 novembre 1861). Celui-ci, dans une dépêche du 4 octobre

que jusqu'à la place de la nouvelle Synagogue (place Randon) ; on ajourna, après le voyage de l'Empereur, le percement de la dernière partie. Quant à la rue Montpensier, on l'amorça seulement entre la rampe Rovigo et le fossé des anciennes fortifications, et en 1875¹, on en prononça le déclassement. Le prolongement de la rue Bruce vers le Nord fut également ajourné, pour des raisons du même ordre². En revanche, Alger fut doté de la plus pittoresque de ses artères, la rue du Rempart, baptisée successivement boulevard de l'Impératrice et boulevard de la République.

Dès 1837, l'ingénieur Poirel avait eu l'idée d'une « rue du quai » qui serait pour Alger à la fois une parure et une source de bénéfices³. Mais la conception d'une place maritime for-

1864, rappelle en détail toutes les mesures qu'il a prises en faveur d'une ville qu'il aime avec prédilection. « Pour la ville d'Alger en particulier, écrit-il, je m'attache en toute circonstance à seconder votre administration dans les entreprises qui ont pour but la prospérité de cette importante cité. » Déjà, dans une lettre adressée au Maire, alors qu'il était Gouverneur Général, il écrivait en 1855 : « Tout ce qui peut concourir à l'embellissement et à la prospérité de la ville d'Alger ne peut manquer d'avoir mes sympathies les plus vives. » (*Arch. M.*, 2 avril 1855).

1. *Arch. M.*, 8 décembre 1874 et du 12 avril 1875. Le rapporteur signalait qu'il y aurait 158 maisons indigènes à exproprier, deux mosquées, la mosquée Kléber et le mosquée de Sidi Ramdane à entamer et à abattre. Il ajoutait : « Traverser le haut de la ville par une rue européenne, c'est décapiter Alger ... c'est l'orientalisme qui attire les touristes à Alger et non nos squares et nos places. » Les idées avaient singulièrement changé depuis 1846.

2. La dernière approbation du projet concernant cette rue figure dans les procès-verbaux du Conseil municipal à la date du 2 juin 1862. On n'en reparle plus qu'en 1878 (13 septembre) et en juillet 1883. Les travaux, déclarés d'utilité publique par décret du Gouverneur Général du 16 janvier 1884 ne furent jamais exécutés.

3. Voir p. 249.

tifiée, dont l'enceinte devrait être continue et munie d'un front de mer, donna, dès 1840, à cette entreprise un caractère militaire. Si les services de la Guerre voulaient bien « concilier la défense militaire avec les intérêts du commerce et de la marine royale », ils se préoccupaient avant tout de créer une escarpe, des fossés et des ponts-levis, et considéraient comme une nécessité de défense et de police de « séparer la ville de l'enceinte d'un port ouvert au commerce de toutes les nations »¹. On ne s'occupa d'ailleurs au début que des communications de la cité avec le nouveau port projeté, et l'on admit le principe de rampes et d'un escalier central amorcé à l'extrémité de l'ancien fossé Bab-Azoun². En 1844, l'Administration civile et le Génie se mettaient d'accord sur le principe « d'une promenade formant rue militaire en arrière de l'enceinte du port d'Alger », depuis la place Royale jusqu'à la batterie 6 (ancien Fort Bab-Azoun)³. Le Ministre, adoptant

1. *Arch. D. F.*, cart. 5. Mission de M. Raffeneau de Lisle. Procès-verbal de la conférence tenue à Alger le 25 septembre 1840. Le Conseil municipal protesta (*Arch. M.*, 22 novembre 1851) contre le projet dressé par le Génie et approuvé par le Ministre, projet qui prévoyait sur le palier central du futur boulevard un mur s'élevant du parapet des rampes jusqu'à la hauteur du boulevard, muni de créneaux et longé par un chemin de ronde.

2. *Idem.*, cart. 8. Mais le projet de l'ingénieur Bernard ayant réduit les dimensions du port et des quais, Poirel dut modifier le tracé des rampes. Or, comme le constatait et le prescrivait Charon, le 25 août 1843, ce tracé devait servir de base au projet de l'enceinte sur le port. On entrevoit ainsi toutes les complications que pouvait faire naître chaque correction apportée aux plans du nouveau port.

3. *Arch. Nat.*, F⁸⁰ 814. Le Ministre au colonel commandant le Génie en Algérie. 30 janvier 1845. Il rappelle ses instructions de 1843 et de 1844 ; il accepte les propositions du maréchal de camp Morvan, chargé en 1844 de l'inspection générale des services du Génie en Algérie.

en 1845 les vues du Conseil d'administration, prescrivait qu'elle fût « assez vaste pour être plantée d'arbres », et qu'on aménageât sous le rempart « un aussi grand nombre de magasins voûtés que les intérêts de la défense le permettraient. » Comme les ressources du budget ne pourraient de longtemps subvenir aux frais de pareils travaux, on ferait appel à l'entreprise privée qui trouverait sa rémunération dans la concession à temps et la location de ces magasins ¹. Puis il se ravisa et décida que l'État construirait lui-même : les ressources paraissaient assurées ². Il n'y avait, déclarait-il, aucun espoir de trouver des capitaux à Alger, on aurait tort enfin d'aliéner des locaux « indispensables aux services publics et notamment aux Douanes et à la Marine ³. » Il proclamait d'ailleurs l'urgence et pressait les divers services d'aboutir à un

1. *Idem*. Le Ministre au Gouverneur Général. 13 février 1845.

2. *Idem*. Le Ministre au Gouverneur Général. 25 août 1845. « Le budget du port vient d'être fortement doté ».

3. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 814. Le Ministre au Gouverneur Général, 12 octobre 1846. Il ne doute pas qu'il existe des capitaux ; mais « comment espérer, dit-il, que dans une ville aussi commerçante qu'Alger, où l'argent produit des intérêts si élevés, il se trouverait un entrepreneur qui consentît à consacrer un million et demi à deux millions à des constructions qui ne seraient ni sa propriété ni celle de ses héritiers que pendant un certain temps ». L'opinion que l'on s'enrichissait vite à Alger par les spéculations était bien établie à Paris, comme le prouve ce texte. Cependant en 1844, un ingénieur civil de Paris, M. Bory, d'accord avec une société financière dirigée par les banques Javal et Lent, de la capitale, avait proposé un plan de boulevard et sollicité la concession de l'entreprise. L'affaire n'aboutit pas, l'épargne ne se révélant pas favorable. Le Génie aurait, suivant un rapporteur du Conseil municipal, gardé le projet dans ses archives, pour l'en faire sortir en 1858. (*Arch. M.*, 4 septembre 1871. Rapport de la Commission des travaux).

projet définitif¹. Nous avons vu² que la Commission des alignements et le Conseil supérieur se montrèrent enthousiastes à l'idée d'une promenade dont ils escomptaient le plus heureux effet, au double point de vue du pittoresque et de l'utilité. Mais, outre que les plans étaient loin d'être arrêtés, à la fin de 1846, la question des moyens d'exécution n'était pas davantage résolue par les affirmations optimistes du Ministre ; et d'autre part, il était à craindre que l'entreprise considérée comme fructueuse, si les voûtes à construire étaient livrées au commerce, ne devînt au contraire une lourde charge, si les services civils et militaires s'y réservaient des emplacements étendus. Or déjà la Commission mixte des ports réclamait pour la marine de l'État toute la partie Sud, où elle proposait l'établissement de l'arsenal maritime³.

Malgré les instances du Ministre⁴, préoccupé d'ailleurs avant tout de l'achèvement du front de mer de la Place d'Alger, trois années s'écoulèrent, remplies par l'élaboration et la discussion des projets et par de nombreuses conférences. « La grande difficulté, déclarait le rapporteur du Conseil supérieur, est de faire marcher d'accord les vues des quatre services, leurs budgets et leurs volontés. » Le 13 février 1849, l'entente était enfin réalisée sur un projet d'ensemble qui embrassait toute l'enceinte en arrière du port et les rampes

1. *Idem*. Le Directeur des Affaires civiles à M. le Baron Bellyet, membre du Conseil supérieur d'administration. 28 avril 1846. Le public attendait impatiemment une décision sur la question des rampes et de la rue du Rempart.

2. Voir p. 281.

3. *Arch. D. F.*, cart. 13. Mémoire sur le projet pour 1845. Apostille du commandant supérieur. 25 juin 1846.

4. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 814. Le Ministre au Gouverneur Général, 27 mai 1848.

d'accès aux quais, ainsi que « le raccordement avec les parties existantes de la ville¹ ». C'est alors qu'ont été arrêtées les dispositions essentielles suivant lesquelles devait être aménagé dans la suite tout ce front d'Alger.

La rue du Rempart, véritable boulevard maritime, au sens militaire du mot, était un ouvrage définitif constitué par huit bastions, (15-23) et huit courtines, d'un développement de 1.700 mètres entre les murs de Bab-el-Oued et le fort Bab-Azoun, les deux extrémités de l'enceinte de terre. Le dessin était celui d'une ligne brisée formant un rentrant du fort Bab-Azoun à la place du Gouvernement et un saillant dans sa partie Nord. Elle comprenait quatre sections : 1^o « La rue du Rempart de la Marine », du bastion 23 à la jetée Kheïr-ed-din ; 2^o « La rue du Rempart du Nord », de ce dernier point à la place du Gouvernement. 3^o « La rue du Rempart Bab-Azoun », de la place au Dépôt des ouvriers (ancienne anse du Palmier et rue Waïsse actuelle). 4^o « La rue du Rempart du Sud » terminée au fort Bab-Azoun.

Pour comprendre le dispositif d'ensemble de cet énorme ouvrage et les difficultés d'exécution, il faut avoir présents à l'esprit la configuration de la falaise couronnée partiellement par les constructions turques, et le plan des quais du nouveau port que le projet du 26 août 1848 venait enfin d'arrêter d'une manière définitive. Le plan Pelet, de 1832², et le plan Dela-

1. *Arch D. F.*, cart. 13. Mémoire sur le projet d'ensemble de l'enceinte en arrière du port et des rampes de la Marine arrêté en conférence le 13 février 1849 entre les Services du Génie militaire, des Ponts et Chaussées, des Travaux hydrauliques et des Bâtiments civils.

2. Voir p. 41, note 3.

roche, de 1849¹, permettent de se rendre compte des données du problème. La rue du Rempart Bab-Azoun, considérée comme la plus importante, serait réalisée en plaçant la façade des maisons à construire sur l'alignement régularisé et prolongé vers le Sud de l'ancien front de la ville turque, et en portant le mur extérieur et la balustrade du boulevard à 16 mètres en avant. La chaussée et le trottoir extérieur reposeraient ainsi sur les voûtes des magasins prévus, dont les murs de fond serviraient de fondations aux murs de façade des maisons. En avant du boulevard, les deux rampes d'accès aux terre-pleins projetés par les ingénieurs reposeraient également sur des voûtes, avec huit mètres de largeur, et se rejoindraient au bastion central formant palier, dominé lui-même par la rue du Rempart et une place de 12.600 mètres carrés. A partir de cette place, le boulevard, du côté du Sud, serait partiellement établi sur des remblais de 21.000 mètres cubes. Mais la rue du Rempart du Sud, en raison des découpures du littoral, d'une déclivité plus faible, devrait être édifiée presque entièrement de cette manière, et constituerait une véritable digue, entre le quai et les terrains en contrebas du faubourg Bab-Azoun ; les voûtes en étaient réservées aux services de la Guerre et de la Marine. Le raccord entre les deux sections de la rue du Rempart et la rue du faubourg Bab-Azoun (rue de Constantine actuelle), exigerait un travail de comblement de 18 mètres de profondeur. La rue du Rempart du Nord, entre la place du Gouvernement et la porte de la Marine, serait établie à 8 mètres en avant de l'alignement de la Grande mosquée, de manière à sauvegarder la mosquée de la Pêcherie ;

1. Voir p. 272.

comme conséquence, un énorme travail d'escaliers et de voûtes remplacerait la batterie du Gouvernement et couvrirait l'origine de la rampe qui, depuis la domination turque, était la voie d'accès principale du port dans la ville. Quant à la rue du Rempart de la Marine, terminaison Nord-Est du boulevard, il faudrait la construire pour près de moitié en remblai et chercher les fondations à plus de 15 mètres de profondeur ; cette partie du front d'Alger serait d'ailleurs exécutée la dernière. On estimait que, décompte fait de la rue du Rempart du Sud, bordée en contrebas par les terrains adjacents aux bâtiments militaires du faubourg Bab-Azoun, où l'on n'imaginait pas de constructions privées, on gagnerait 17.036 mètres carrés livrables aux entreprises des particuliers, et que les voûtes fourniraient 48.051 mètres carrés de magasins s'ouvrant sur les quais¹ ; ces chiffres paraissaient énormes à l'époque. Ajoutons, pour terminer cette analyse rapide du projet, que tout le monde s'accordait à demander, pour la rue du Rempart Bab-Azoun, des constructions à arcades et des façades d'un type monumental².

Il fallut compter avec les lenteurs administratives pour que les plans définitifs fussent dressés, discutés et approuvés, et attendre près de dix ans pour que l'exécution en fût entreprise. Entre temps les divers services, auxquels vint s'ajouter

1. C'est le chiffre donné en 1865 par l'ingénieur en chef Lebiez (*Arch. M.*, 18 mars 1867, où l'on discuta divers projets d'extension de la ville).

2. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 814. Séance du Conseil d'administration du 15 mai 1846. Le conseiller Ballyet demandait des galeries de trois mètres de largeur et un modèle uniforme de façades. Dans la séance du 29 janvier 1848, il annonçait que l'architecte des Bâtiments civils avait dressé un projet de façades pour la rue du Rempart.

la nouvelle municipalité d'Alger, eurent à se prononcer sur tous les détails, chacun apportant son esprit particulier. Il n'était plus question au Ministère de réaliser l'entreprise au moyen des ressources budgétaires. Enfin, à Paris, sinon à Alger, la question des fortifications et de l'enceinte en arrière du port apparaissait comme moins urgente, depuis que la politique impériale avait rapproché la France de l'Angleterre et assuré leur collaboration dans la guerre de Crimée ¹. En 1855 cependant, le général de Chabaud-Latour, commandant supérieur du Génie en Algérie, adressait au général Charon, président du Comité des fortifications, un long mémoire et un important dossier ², et réclamait l'achèvement de l'enceinte par la construction du boulevard projeté. Il allait même jusqu'à proposer l'entreprise directe par l'État, au moins de la partie Sud des travaux. Il liait en effet la question à celle de l'arsenal maritime dont il était un chaleureux partisan ; mais en même temps il faisait valoir l'utilité de la rue du Rempart pour les communications de la ville et celle des voûtes pour le commerce « fort à l'étroit et très-gêné. »

Déjà d'ailleurs des propositions diverses étaient faites à la Ville et à l'État par des sociétés financières et des compagnies d'entrepreneurs. La banque Mirès et Compagnie de Paris, offrait de prêter à la Ville pour l'exécution de ses divers travaux la somme de 5 millions ; le Conseil municipal acceptait et à son tour se déclarait prêt à verser à l'État 3 millions

1. Les cartons 14 et 15 des *Arch. D. F.* (1851-1852 et 1853-1854) ne renferment aucune pièce relative à la rue du Rempart.

2. *Arch. D. F.*, cart. 16. Dossier adressé par le Général de brigade de Chabaud-Latour au Général Charon, Président du Comité des fortifications, 15 août 1855, avec plans.

comme part contributive, moyennant la concession des magasins voûtés ¹. Le Gouverneur Général Randon, tout en se déclarant favorable à la combinaison, se réservait cependant, dans l'espoir que des offres plus avantageuses seraient faites par la Compagnie des Messageries Impériales ². Il est curieux de constater que dans le mémoire du 20 août 1858 « sur les besoins de la Ville » ³, adressé par le Maire au Prince Napoléon, Ministre de l'Algérie, il n'est pas dit un mot du boulevard ; sans doute voulait-il signifier par ce silence que l'entreprise était, à ses yeux, une affaire d'ordre militaire intéressant l'État encore plus que la Municipalité. Cependant le Conseil de la Ville manifestait une opinion contraire lorsque, le 7 mai 1859, il adopta en principe les propositions d'un entrepreneur, homme d'affaires bien connu à Alger, M. Sarlin ⁴. Celui-ci offrait un prêt d'environ 8 millions pour permettre à la Ville de construire le boulevard, de la porte de France (ou de la Marine) au fort Bab-Azoun, moyennant la concession des magasins voûtés pour 99 ans. La Ville se chargerait donc des travaux et demanderait à l'État la cession de 28.000 mètres carrés de terrains qu'il possédait en bordure du boulevard. Le rapporteur proposait que la nouvelle voie reçût le nom de « Cours de l'Impératrice ». Les édiles d'Alger avaient décidément pris à cœur la question. Le Maire

1. *Arch. M.*, 24 avril 1855. La proposition écrite adressée au Gouverneur Général contient notamment ces mots : « Il paraîtrait que le manque de fonds a été la seule cause du retard qu'éprouve l'exécution de ce plan. »

2. *Idem*, 2 avril 1855.

3. *Idem*, 20 août 1858, *o. c.*

4. *Idem*, 7 mai 1859. Cet entrepreneur avait déjà participé à la construction du Théâtre. Voir p. 296.

déclarait : « C'est presque la première pierre de l'avenir d'Alger que nous allons poser »¹. Le Ministre de l'Algérie, Chasseloup-Laubat, dont le dévouement aux intérêts de la ville était assuré accepta le projet de traité et le cahier des charges ; mais il insista pour que le décret à proposer à l'Empereur comportât une clause de rétrocession. Il prévoyait en effet que le Conseil d'État serait peu enclin à laisser la Municipalité contracter un emprunt ; la Caisse des Dépôts et Consignations ne refusait-elle pas systématiquement de faire des avances aux communes de l'Algérie, et n'avait-elle pas notamment rejeté la demande d'Alger pour l'achèvement de la rue de la Lyre². Finalement la Ville fut victime de la pauvreté de ses ressources budgétaires et de la faiblesse de son crédit. L'État de son côté ne voulait pas s'engager dans des dépenses que le Génie lui proposait encore, en 1855, de prendre à sa charge³ ; il refusait par ailleurs à la Ville de la laisser contracter un emprunt ; il la condamnait ainsi à se priver des ressources importantes qu'elle aurait pu facilement tirer de la location des voûtes, ressources qui auraient vite couvert et l'emprunt et le prix des travaux.

Les bénéfices qu'elle aurait pu escompter, elle ou l'État, passèrent à une société étrangère. Une combinaison était en effet offerte au Ministère de l'Algérie qui la recommanda à

1. *Arch. M.*, 27 décembre 1859.

2. *Idem*, 4 mars 1860. Le fait fut rappelé dans cette séance par le Maire qui ajoutait : « Le crédit de l'Algérie est peu établi au dehors pour attirer des entrepreneurs et des capitaux. »

3. *Arch. D. F.*, cart. 16. Apostille du Général Commandant supérieur du Génie de Chabaud-Latour. 20 juillet 1855. Du moins il demandait qu'à défaut de propositions avantageuses pour l'État, des crédits fussent immédiatement prévus pour 1856.

l'attention du Conseil municipal. Un membre du Parlement anglais, Sir Morton Peto, associé à MM. Besse, Brassey et Mackensie, grands entrepreneurs de chemins de fer en Europe et en Amérique, proposait de construire le boulevard moyennant la concession des voûtes pendant 99 ans, ou le paiement annuel de 400.000 francs pendant 25 ans. Le Conseil choisit tout naturellement la solution qui ne coûterait pas un sou à la Ville et se laissa séduire par les perspectives que l'on faisait miroiter devant ses yeux : réalisation « d'une œuvre gigantesque, digne de figurer parmi les plus vastes et les plus magnifiques qui immortalisent le xix^e siècle... implantation en Algérie d'une compagnie renommée pour les grandes entreprises de chemins de fer et de travaux publics... premier jalon de travaux à exécuter en Algérie, voies ferrées, exploitation de mines et carrières, routes, canaux, phares et ports... voie ouverte aux capitaux »¹. Peut-être, n'est-il pas inutile de rappeler ici que l'Empereur était favorable « aux grandes associations de capitaux européens », et en recommandait le concours pour la mise en valeur de l'Algérie².

Le 4 mars 1860, le Conseil municipal acceptait la proposition faite au Ministre et le priait de traiter aux conditions les meilleures pour la Commune³. C'est ainsi que, le 11 avril,

1. *Arch. M.*, 4 mars 1860.

2. Lettre de l'Empereur au Maréchal de Mac-Mahon (*o. c.*).

3. L'historique des négociations relatives à cette affaire se trouve résumé dans un rapport détaillé lu au Conseil Municipal le 4 octobre 1871, à l'occasion de différends qui surgirent alors entre la Ville et la Société Morton Peto. Le rapporteur se plaint de ce que la Commune a été sacrifiée à la compagnie anglaise et abandonnée dans la suite par l'État. Voir aussi *Arch. D. F.*, cart. 18. Le texte du traité entre la Ville et l'État a été inséré dans la *Tabl. de la sit.* de 1862 publié en 1863 (p. 267).

fut signée la convention qui substituait la société anglaise à la Ville dans ses droits et obligations, avant même qu'eût été rendu le décret impérial approuvant le traité entre la Ville et l'État. Ce décret, daté du 12 mai, qui autorisait par l'article 2 la rétrocession déjà effectuée en fait, prescrivait la construction du front de mer, de la porte de France au Palmier, des rampes d'accès au quai et des escaliers, de la rue du Rempart et des rues nécessaires pour le raccordement avec la voirie existante, des magasins voûtés sous le rempart et les rampes. La dépense était évaluée à 6 millions ; l'État verserait une subvention de 800.000 francs et céderait 14.500 mètres carrés de terrains, plus l'Hôtel des Postes et du Trésor (rue Bab-Azoun), la caserne du Caravansérail (rue de Constantine) et ses droits d'expropriation sur 400 mètres carrés (rue Clauzel). La société restait concessionnaire des voûtes pour une période de 99 ans, au-delà desquels elles reviendraient à l'État. Un rapporteur de la commission des travaux municipaux estimait en 1871 que l'État avait fait les frais d'une combinaison désastreuse et que la société concessionnaire, après avoir vendu les terrains cédés le triple de leur estimation officielle et loué les voûtes le double du montant des prévisions, avait réalisé déjà 10 millions de bénéfices pour une dépense de 4 millions ¹.

Le boulevard de l'Impératrice — c'est le nom qui lui fut donné — reçut sa première pierre, le 18 septembre 1860 ²,

1. *Arch. M.*, 4 octobre 1871.

2. Le récit de la cérémonie se trouve dans l'ouvrage officiel publié à la suite du voyage des souverains (*Voyage de LL. Majestés impériales dans le Sud-Est de la France, en Corse et en Algérie*. Paris, 1860, Bib. Nat. Alger, 50066). Voir aussi Ch. Desprez, *Alger naguère et maintenant* (o. c.) et l'amu-

à l'occasion du voyage des souverains en Algérie. Les travaux furent conduits, conformément aux plans adoptés, sous la surveillance du Génie et sous le contrôle du service des Ponts et Chaussées. La partie architecturale des escarpes servant de façade était l'œuvre de l'architecte de la Ville Frédéric Chassériau¹. En 1866, le boulevard était terminé, entre la porte de France et le Palmier (bastion 17)². La rue du Rempart du Sud et les bastions 15 et 16 furent exécutés par le Génie de 1865 à 1869³. Quant à la rue dite du Rempart de la Marine, entre le bastion 23 et la porte de France, si utile pour décongestionner la rue Bab-el-Oued, ce fut également l'œuvre du Génie, dont les plans approuvés par le Ministre le 30 juin 1862⁴ furent exécutés de 1865 à 1874⁵ ; la réalisation fut donc ici beaucoup plus lente, à cause des longues discussions avec la Municipalité auxquelles donna lieu la question de la largeur de cette voie et des expropriations. Ce boulevard coupait en effet plusieurs ruelles du vieil Alger,

sante critique du dispositif adopté pour simuler avec des toiles tendues les arcades et les voûtes du parapet qui, selon lui, rappelaient « ou les arches d'un pont ou le viaduc d'un railway ». Il leur oppose l'aspect antérieur si pittoresque du front de mer de l'Alger des Turcs, « rochers, assises, contreforts effrités, disjoints, bicornus, auxquels s'accrochaient çà et là des gerbes de roseaux, des touffes de ricin, des cabanes, des balcons et jusqu'à des galeries tapissées de plantes grimpantes. »

1. *Arch. D. F.*, cart. 18. Mémoire du chef de Génie, chef de Bataillon Gras. 15 mai 1861.

2. *Idem*, cart. 20. Le mémoire du chef du Génie comporte également le projet de reconstruction de la porte de France en style dorique avec deux passages et un pont-levis.

3. *Idem*. État sommaire des projets pour 1869-70.

4. *Arch. G. A. A. G.* 288. Projets pour 1861-1862.

5. Louis Piesse (*o. c.*), collection des guides Joanne. Paris, 1874.

les rues Macaron, Bélisaire, du 14 Juin et des Lotophages, dont la terminaison était appelée à disparaître, pour la construction du bastion 22. L'un des palais de Mustapha Pacha, où, depuis 1848, était installée la Bibliothèque-Musée, au numéro 18 de la rue des Lotophages, fut menacé de destruction ; il fut sauvé par l'intervention du savant Berbrügger, appuyée par le Conseil municipal¹ ; après le transfert de la bibliothèque dans un autre palais de l'ancien Dey, en 1863, elle devint la résidence du général du Génie. Ainsi ont été conservées, dans un îlot de constructions pittoresques faisant saillie entre le boulevard et le parapet, les seules maisons du vieil Alger plongeant directement dans la mer, qui puissent donner une idée de ce qu'était jadis l'aspect de la basse ville aperçue du large. On ne saurait d'ailleurs mésestimer l'œuvre remarquable qui a doté Alger d'un pareil front de mer ; pour avoir perdu sa valeur défensive, il n'en est pas moins resté une des promenades les plus attrayantes de la capitale africaine, celle d'où l'on peut le mieux contempler la coquette darse de l'Amirauté, le port, la ville étagée et les coteaux de Mustapha. Vu de la mer, il contribue grandement à souligner le cachet original de notre cité².

A la construction du boulevard de l'Impératrice, devenu boulevard de la République après la Révolution du 4 sep-

1. *Arch. M.*, 27 mai 1861 et 21 octobre 1861.

2. L'effet architectural produit par les voûtes sur lesquelles repose le boulevard n'a cependant pas emporté tous les suffrages. Sans parler de Ch. Desprez, cité plus haut (p. 322 note 2) mentionnons Ernest Feydeau (*o. c.*) qui déplore « les affreux arcs en plein cintre » évocateurs d'un viaduc (p. 28). Il est vrai que, par contre, Guy de Maupassant (*Au soleil*. Paris, 1881) a écrit : « Une immense terrasse longe le port, soutenue par des arcades élégantes. »

tembre 1870, se rattache l'aménagement plus tardif, il est vrai, de la place et du square Bresson, qui a réalisé la soudure définitive de l'ancienne ville et du quartier d'Isly. Entre l'ancien fossé Bab-Azoun et les premières constructions du faubourg, se trouvait un large espace vide, faisant suite aux anciennes places des Garamantes et du Bournou ¹, et dénommé place Bresson, du nom de l'ancien Intendant civil ; en contrebas, du côté de la mer, un lavoir public avait été installé dès les premiers temps de l'occupation. Cet emplacement, poudreux en été, boueux en hiver, défoncé en toute saison ², fut négligé tant que les destinées du faubourg Bab-Azoun n'apparurent pas clairement. Mais en 1845 et en 1846, les divers projets discutés ³ admirent en principe le nivellement et l'aménagement d'une place en ce point particulièrement intéressant de la ville. En 1850, le Ministre approuvait le plan qui lui assignait une superficie de plus d'un hectare, vaste dimension pour l'époque ⁴. Malheureusement, la Municipalité, toujours pauvre en ressources pécuniaires, se con-

1. Voir le plan Pelet.

2. *Arch. M.*, 15 décembre 1873. A cette date encore, la place de la République (ancienne place Bresson) est signalée comme étant un « véritable cloaque » qui n'est même pas éclairé la nuit. On l'appelait « le grand désert » (Séance du 25 octobre 1872).

3. Et tout d'abord le projet Mezkalski (*Arch. G. G.*, l. c.).

4. *Arch. G. G.* N^o 20 et 24. Le plan dressé par l'architecte des Bâtiments civils Guiauchain prévoyait une place de 100 m. sur 105, et en défalquant la voirie latérale, de 80 sur 46 ; le théâtre occuperait la face ouest (note du 17 octobre 1848). L'arrêté ministériel du 23 juillet 1850 approuve le projet. « Cela nous reposerait un peu des mesquines proportions et des formes provisoires (allusion à la place du Gouvernement) qu'affectent tous les ouvrages exécutés jusqu'ici dans notre ville. » Ainsi s'était exprimé un rapporteur du Conseil municipal (*Arch. M.*, 7 août 1849). On réclamait d'ailleurs

tenta de voter le déblaiement et de faire des vœux pour que les terrains en bordure fussent réservés à des constructions luxueuses¹. L'aménagement de la place était cependant considéré par elle comme un des besoins urgents de la ville². La construction du boulevard de l'Impératrice amena le comblement de la partie inférieure. Des rues furent ouvertes au Nord et au Sud³, mais il fallut attendre jusqu'à 1875 pour qu'on affectât quelques crédits à l'aménagement d'un square⁴. Ce fut le Jardin d'Essai qui lui fournit ses arbres, choisis parmi des espèces exotiques⁵. Toutefois les crédits

de plus en plus à Alger des espaces libres, des voies larges et des places. « La nécessité de l'élargissement des rues et de la création des places, dans divers quartiers de la ville, disait le conseiller municipal Ranc, a paru tellement indispensable à la commission pour assurer la salubrité et l'hygiène publiques qu'elle ne craint pas d'engager le Conseil à faire les plus grands sacrifices pour atteindre ce but. » Appuyé sur des documents précis, il signalait qu'à Alger il y avait 4m. de superficie par habitant, alors qu'il y en avait 34 à Paris et 100 à Londres (séance du 19 octobre 1850). L'unique jardin de la ville était le jardin Marengo. L'Empereur en fut tellement frappé dans ses deux visites de 1860 et de 1865 qu'il songea à désaffecter les terrains de l'arsenal d'artillerie, sur l'esplanade de Bal-el-Oued, pour en faire une promenade. (*Arch. M.*, 15 mai 1865). Selon Ch. Desprez (*Akhbar* du 25 juin 1865) il en aurait lui-même dessiné le plan.

1. *Arch. M.*, 19 décembre 1850 et du 30 juin 1851.

2. *Idem*, 20 août 1858. On songea un moment, dans la suite, à y ériger un monument commémoratif de la visite des souverains. Mais le projet, quoique signé par Viollet-le-Duc, reçut un accueil plutôt défavorable. Ch. Desprez. *Miscellanées algériens*, o. c.).

3. *Idem*, 3 oct. 1871, 15 déc. 1873, 5 oct. 1874.

4. *Idem*, 18 janvier 1875. Des propositions avaient été faites par J. de Redon (21 juillet 1872 et 1^{er} juin 1874).

5. *Idem*, 27 février 1875. A ce choix présidèrent le Directeur Rivière et le botaniste Durando, renommé alors dans la colonie.

affectés étaient tellement insuffisants que l'achèvement définitif n'était pas encore réalisé en 1880¹.

Parmi les projets inscrits au programme de 1846 figurait, comme nous l'avons vu², celui des boulevards formant la ceinture de l'ancienne ville, sur l'emplacement des fossés de l'enceinte turque. Celui du Sud, dénommé ravin de Bab-Azoun et dans la suite ravin du Centaure, a été le premier transformé en une voie composée de 200 marches environ d'escaliers coupés de paliers, une des plus caractéristiques de la topographie algéroise³. Depuis que les anciens remparts avaient été partiellement abattus, les terrains du fossé avaient été mis en location par le service du Domaine ; des constructions éphémères, misérables masures faites d'un rez de chaussée, des baraques sordides occupées par des lavoirs, des buanderies, des teinturiers indigènes, des fondouks s'appuyaient aux vieux murs délabrés. L'absence d'égouts en faisait un véritable cloaque, « un quartier nauséabond » d'environ cent familles pauvres, une menace perpétuelle pour la salubrité, dont l'épidémie cholérique de 1865 avait souligné la gravité⁴. Des propositions faites pour le comblement du ravin avaient été rejetées⁵. D'autre part, lors de la construction du Théâtre, on avait reconnu la nécessité de soutenir les terres com-

1. Malgré les projets présentés au Conseil le 22 février 1877 et le 22 février 1878.

2. Voir p. 278.

3. Notons aussi la rue Joinville, achevée en 1874, qui de la rue d'Isly à la rue St-Augustin, compte 150 marches et 5 paliers. (*Arch. M.*, 25 août 1864).

4. *Arch. G. G.* N^o 1. Boulevard du Centaure. Lettre du Préfet au Gouverneur Général, 14 juillet 1866 et *Arch. M.*, 12 août 1867.

5. *Arch. M.*, La proposition Fiévée par exemple. (Séance du 26 novembre 1861).

posées de schistes altérés et peu consistants qui le dominaient ¹. Ce résultat fut obtenu par la création de deux rampes en escaliers, de 100 marches, entre la place Bresson et la rue de la Lyre ². En 1865, les terrains réservés au futur Palais de Justice étant désaffectés, Frédéric Chassériau, comme architecte de la Ville, dressa un projet de boulevard entre la place de la Lyre et la zone militaire voisine de la Casbah. La différence de niveau, soit 47 mètres de hauteur, était rachetée par 192 marches d'escaliers reliant huit plateaux étagés ³. On s'arrêta finalement à la largeur de 18 mètres ⁴, et l'on écarta l'idée de jardins sinueux dominés par des terrasses latérales, pour ne pas gaspiller les terrains et pour les réserver à la construction privée qui les réclamait ⁵. Le Domaine livra à la Commune 7.850 mètres carrés ; le décret impérial portait que la construction devait être faite en cinq ans ⁶. En 1869, les travaux étaient déclarés d'utilité publique ⁷, et le 21 octobre, l'entreprise était adjugée au

1. *Arch. G. G.* N^o 1. Lettre de l'architecte de la Ville au Maire (18 juillet 1853) lui signalant un éboulement et la nécessité de murs de soutènement.

2. *Idem*, N^o 15. Conformément au projet de l'architecte Bournichon (14 novembre 1851) approuvé par le Ministre le 28 juillet 1852. Les déblais furent utilisés pour les travaux des quais. Les rampes n'étaient d'ailleurs pas encore terminées en 1858, faute d'argent. (*Arch. M.*, 20 août 1858).

3. *Arch. M.*, 28 mars 1865 et *Arch. G. G.* N^o 1. Lettre du Préfet au Gouverneur Général (24 juillet 1866) qui contient un historique.

4. *Arch. G. G.* N^o 2. Lettre du Préfet au Gouverneur Général, 39 avril 1866.

5. *Arch. G. G.* N^o 2. Lettre du Gouverneur Général au Préfet, 19 décembre 1866.

6. *Idem*. Décret du 10 décembre 1858 avec un plan annexé au texte. Dossier remis par l'architecte Chassériau, 6 février 1867.

7. *Idem*. 18 août 1869 avec un plan. L'adjudication du 21 octobre 1869 fut approuvée par le Gouverneur Général le 3 novembre 1869.

sieur Ph. Picon, entrepreneur bien connu à Alger et gérant de la Société immobilière du département d'Alger¹. Les travaux qui auraient dû être achevés le 15 novembre 1873, furent retardés par des malfaçons², suivies de procès, par la mort de l'entrepreneur et par l'octroi de deux délais successifs³; la réception de la nouvelle voie définitivement achevée ne put avoir lieu qu'en 1880⁴. L'ancien ravin du Centaure fut dénommé, en 1881, boulevard Gambetta. Cette voie a sans doute assaini l'emplacement du fossé turc, mais elle a médiocrement répondu à ce qu'attendaient les auteurs du programme de 1846. Le commerce ne pouvait naturellement pas s'y porter. D'autre part, située en bordure, d'un côté, d'un quartier européen peu fortuné, et de l'autre, de la ville indigène, elle n'a exercé, et encore pendant fort peu de temps, qu'une bien faible attraction. Au point de vue esthétique même, elle n'a vraiment aucune valeur⁵.

L'exécution du boulevard projeté sur l'emplacement du fossé Nord de l'enceinte turque fut réduite, par la construction du Lycée dans la partie basse, à l'élargissement de la rampe Valée au voisinage de la Casbah⁶, et à l'aménagement

1. *Arch. M.*, 14 février et du 8 juin 1871.

2. *Arch. M.*, 29 septembre 1873.

3. *Idem.* Le 17 juillet 1878, le Conseil municipal approuve un nouveau traité avec l'entrepreneur Beudon.

4. *Idem.* 13 novembre 1880.

5. Elle est en effet masquée par le marché de la Lyre et reste insoupçonnée de tous les points de la ville basse. Seuls les navigateurs ont pu la prendre comme amer, la nuit, par suite de son alignement qui du large en fait apparaître les lumières juste au-dessus de la passe principale du port.

6. *Arch. M.*, 8 février et 8 mars 1871. On fut amené à s'en occuper par une pétition de l'Association républicaine en faveur des nombreux chômeurs.

d'escaliers formant un raccourci par rapport aux lacets de la route. Seule celle-ci, ouverte par le Génie dès les premiers jours de l'occupation, attira les entrepreneurs. Cette région étroite de la ville, resserrée entre le quartier indigène et la zone des servitudes des fortifications de 1840, n'avait aucune chance de développement. Elle resta « pauvre et déshéritée »¹, malgré l'achèvement du boulevard de la Victoire², commencé par le Génie pour le dégagement de la future citadelle, et malgré le percement de la rue Randon prolongée, que les habitants réclamaient dès 1875³.

Pendant que tous ces travaux d'inégale importance se poursuivaient plus ou moins péniblement, par suite de la pauvreté du budget communal et des lenteurs administratives⁴, la place du Gouvernement, la première en date de la

1. *Idem*, 15 juillet 1873.

2. *Idem*, 31 mars et 3 avril 1871.

3. *Idem*, 4 mars 1875. Le 18 mars 1878, le projet de construction du boulevard Valée était remis à l'ordre du jour : le 13 septembre, le Maire déclarait qu'il constituait avec le prolongement de la rue Randon et de la rue Bruce un des besoins de la ville. On se plaignait, le 11 avril 1880, que l'adjudication des travaux n'eût pas encore été faite. Voir aussi les protestations élevées au Conseil contre l'établissement d'une poudrière et contre le bornage exécuté par le Génie pour la batterie de la rampe Valée (Séance du 31 août 1881 et du 20 janvier 1882).

4. « Ces rouages compliqués par lesquels les propositions passent avant d'arriver sous les yeux du Ministre entraînent des lenteurs regrettables et forcées... elles ne peuvent à distance être appréciées sous toutes leurs faces : Ainsi s'exprime en 1857 (*Arch. M.*, 22 mai) un rapporteur du Conseil municipal. Il envie les municipalités de France. « On est porté, dit-il, à leur attribuer un instinct plus sûr des intérêts locaux. » L'un des exemples les plus typiques que l'on puisse citer est l'histoire d'une voûte de la rue Philippe, qui remplit à elle seule tout un dossier des *Arch. G. G.* (Elargissement de la rue Philippe). Depuis 1841, on réclame sur les dangers que présente ce

ville, avait subi les aménagements successifs et les remaniements qui devaient lui donner sa forme et son aspect définitifs. Si étonnante que puisse paraître la chose, on était en effet loin d'être fixé, en 1846, sur la forme même qu'elle devrait recevoir, et encore moins sur le genre de constructions dont elle serait bordée, et si possible, embellie. Au plan rectangulaire du colonel Lemer cier, approuvé en 1833¹, on avait substitué, en 1840, le tracé pentagonal adopté dans les premiers projets du Génie², tracé qui offrait l'avantage de s'adapter plus aisément à la disposition de l'ancienne batterie turque de la Pêcherie, conservée et réarmée par nous³. Malheureusement, les adjudications des terrains de la mosquée Es-Sîda⁴, sur la face Nord, avaient été faites en 1836⁵ et des immeubles importants avaient été édifiés, entre autres

passage étroit et obscur, seul débouché du quartier de la Marine vers la rue et la porte de Bab-el-Oued. Or, après des conflits interminables entre la Ville et le Génie, les habitants sont obligés de remettre directement une pétition à l'Empereur, lors de son voyage de 1865, l'affaire n'étant pas encore réglée. (*Arch. G. G.* N^o 12).

1. Voir p. 208.

2. *Arch. G. G.* N^o 18. Rapport du Maréchal de camp Montfort au Ministre. 3 décembre 1833.

3. *Idem.* Rapport du C^{te} Guyot au Conseil d'administration 31 mars 1840. Il propose de renoncer à la construction de la face Est et de borner la place par des murs à balustres. A l'angle des côtés Est et Sud-Est, on élèvera une fontaine publique et un monument à l'armée d'Afrique. Le Ministre approuva en principe le 22 avril 1840.

4. Voir p. 174, note 2.

5. *Arch. G. G.* N^o 18. Le Directeur des finances Blondel en rend compte le 15 juillet 1836. Les enchères ont dépassé toutes les espérances ; or ces magnifiques terrains furent adjugés à 20 francs le mètre. Il cite le commanditaire, le C^{te} de La Tour du Pin, comme ayant fait en cette occasion un emploi de sa fortune « plus noble que lucratif ».

la maison de La Tour du Pin¹. Le côté Est du rectangle était même déjà amorcé, avec une façade sur le prolongement futur de la rue de la Marine². En 1841, on renonça à poursuivre l'exécution du plan de 1833 sur cette face, de manière à ne pas masquer la mosquée, et l'on décida de fermer la place par une balustrade dominant la rampe de la Pêcherie et par une autre formant avec elle un angle obtus, face à la mer et au-dessus de la batterie. Là même on hésita plusieurs années sur la solution définitive³. Par ailleurs, la face Ouest, où se trouvaient les bâtiments de la Djenina, fut la dernière à être dotée de constructions neuves, par suite même de l'existence de ce monument et de l'installation des services de l'administration militaire dans l'ancien palais des Deys⁴. Ce vieil édifice était d'ailleurs condamné dès 1843⁵ ; l'incendie du 26 juin 1844, en détruisant la partie Nord décida

1. Cette maison devint l'Hôtel de la Régence qui subsiste encore.

2. *Arch. G. G.* N^o 18. Rapport de l'ingénieur des Ponts et Chaussées concernant les travaux à exécuter pour terminer la place du Gouvernement. 27 décembre 1839. La maison Lavelène, où s'installa le café d'Apollon, s'avancait « inopinément sur la voie publique, comme pour provoquer, disait-il, les critiques amères qu'attirait tous les jours sur l'administration locale ce manque apparent de prévoyance et de goût ».

3. *Arch. M.*, 16 juillet 1852, où l'on parle encore du plan définitif qui déterminera la forme de la place.

4. Voir p. 258.

5. *Arch. G. G.* N^o 6. Lettre du Ministre au Gouverneur Général (3 novembre 1843) où il rappelle sa dépêche du 12 mars 1841. Il écrivait alors qu'il considérait comme inadmissible le maintien à jamais des services de l'armée dans la Djenina. Voir aussi la note de l'architecte Guiauchain sur l'affectation à donner à ces terrains. Le Ministre faisait une seule réserve, relative à l'Évêché. « L'Administration devrait, écrivait-il, s'attacher à conserver autant que possible les édifices de cette nature » (vieilles maisons mauresques de style).

l'armée à l'abandonner¹. Il semblait dès lors de plus en plus certain que les terrains seraient réservés pour les édifices publics, dont Alger manquait totalement et qui contribueraient à embellir sa place principale suivant la tradition des villes de France et d'Europe. C'était l'intention du Ministre, du Conseil d'administration et de la Commission des alignements ; dans le programme de 1846, la partie Ouest de la place fut réservée pour l'Hôtel de ville, la Bibliothèque, le Musée, le Trésor et les Postes et le Théâtre². La solution adoptée pour l'emplacement de ce dernier monument changea cette destination, les terrains de la Djenina ayant été concédés à la Commune, puis rétrocédés par elle à la Société Sarlin-Sarlande³. Le décret présidentiel du 23 juillet 1850 consacrait cette aliénation⁴ ; presque en même temps le Ministre approuvait le plan d'alignement des rues aboutissant sur ce côté de la place (rues Juba, du Divan, du Soudan)⁵.

1. Voir p. 258.

2. *Arch. G. G.* N^o 6. Voir le dossier déjà mentionné et notamment l'État des établissements à créer sur des emplacements réservés par la Commission des alignements. 14 mai 1846. L'architecte Dupuy elabora un plan intéressant qui groupait sur la face Ouest de la place toute une série de monuments (*Bibl. Nat.* GeD. 7084. 2 août 1845). Le Génie songeait à y installer les résidences du lieutenant-général et du commandant de la Place.

3. Voir p. 296 et *Arch. Nat.* F⁸⁰ 811 où se trouvent les plans des terrains concédés.

4. *Arch. M.*, 7 août 1849. Lors de la discussion qui s'éleva dans le Conseil au sujet de la demande de concession, le conseiller Roland de Bussy protesta contre cette aliénation. « La principale place d'Alger, disait-il, ne ressemblera même pas à celle d'un grand village, puisqu'il n'y existera aucun monument digne du moindre intérêt ». Elle était, selon lui, livrée d'avance aux marchands de boissons et aux hôtels garnis.

5. *Arch. G. G.* N^o 20. Le Ministre au Préfet, 5 septembre 1850.

La Djenina fut démolie en 1856 malgré les protestations de Berbrügger¹ ; des maisons de rapport furent construites sur les ruines. Elles furent élevées sur des arcades plus hautes que celles de leurs voisines², contrairement à la décision première qui imposait aux immeubles de la place un type de façade uniforme³. Menacé de disparaître, l'Évêché, dernier vestige de l'ancien palais, fut sauvé de la destruction⁴, mais il reçut une façade mesquine et disparate. La construction du boulevard de l'Impératrice amena la disparition de la batterie désormais inutile et déjà désarmée⁵. Un moment on put craindre qu'un fossé de dix mètres ne subsistât entre la place et la nouvelle voie ; le Ministre en permit fort heu-

1. Edouard Dalles (*o. c.*), qui reproduit cette protestation.

2. *Arch. G. G.* N^o 18. Pétition de quelques habitants au Ministre. 20 mai 1852. Pétition du sieur Gravier. 10 mai 1852. L'architecte de la Ville plaida la cause des nouveaux constructeurs, en invoquant des raisons de sécurité et d'hygiène (Lettre au Maire du 29 juin 1852). Le Préfet l'approuva (Lettre au Ministre du 5 juillet 1852). Il y avait des précédents. Les arcades de la rue Bab-Azoun, de la rue Bab-el-Oued et de la rue de la Marine n'avaient pas toutes les mêmes dimensions ; il citait des exemples.

3. *Idem* et *Arch. D. F.*, cart. 2, n^o 18 (coupe et élévation des bâtiments). 2 nov. 1832.

4. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 811. Alignements des abords de l'Évêché et de la Cathédrale. Un décret impérial du 21 juillet 1856 ouvrit un crédit au Ministre de l'Instruction publique et des Cultes pour le rachat des terrains au concessionnaire Sarlande. L'affaire ne fut terminée que par la décision du Ministre de la Guerre du 28 avril 1858. Le Conseil municipal s'était prononcé pour la destruction. Le Maire proposa même (*Arch. M.*, 14 novembre 1859) l'agrandissement de la place du Gouvernement, dont il déplorait l'exiguité par la démolition de l'Évêché et des constructions qui masquaient la panorama de la haute ville. On fit observer que la Cathédrale était un édifice qui, devait « plutôt être caché que mis en lumière », et que le Palais du Gouvernement n'avait aucun style.

5. J. Barbier, *o. c.*

reusement le comblement¹. L'exécution des plans de Chas-sériau et l'édification des voûtes de la Pêcherie² qui complétèrent celles de la place achevèrent de lui donner sa structure actuelle. Depuis 1845, elle possédait sa statue, celle du duc d'Orléans³ ; du côté du Nord, on y aménagea un petit square de palmiers et de bambous⁴. La mosquée de la Pêcherie, et une belle échappée sur la mer et la baie lui donnaient son cachet le plus original, depuis que les maisons modernes de la face Ouest avaient masqué la perspective pittoresque de la ville indigène escaladant les pentes de la Casbah.

L'histoire de la place du Gouvernement est une des plus caractéristiques et des incertitudes et des remaniements perpétuels auxquels l'absence de vues claires et de décision, aggravée par la pénurie d'argent, condamna nos œuvres d'édilité à Alger. Il s'agissait cependant d'un point vital de la ville, et même de la colonie : on peut le dire sans exagéra-

1. *Arch. M.*, 7 novembre 1864.

2. *Idem*, 7 août 1865.

3. Ch. Desprez. *Alger naguère et maintenant*, o. c., p. 78 et suivantes. Elle fut inaugurée le 28 octobre 1845. L'auteur fait l'histoire de cette statue.

4. En 1855 (*Arch. M.*, 8 mars) et en 1862 (H. Klein, o. c., 4^e vol. p. 106). On le dénommait jadis « le bosquet » ou l'« oasis » de la Régence. En 1872, il fut question d'en créer une plus vaste qui aurait couvert un tiers de la place, du côté du Nord. (*Arch. G. G. A*²). Le Préfet approuva le projet de la Municipalité ; mais un conflit surgit avec l'autorité militaire qui revendiqua la place comme étant du domaine militaire. L'affaire finit cependant par s'arranger et le Conseil de la Ville (*Arch. M.*, 14 mars 1873) reconnut que le Génie avait fait preuve du meilleur esprit de conciliation. Le projet fut abandonné faute d'argent (séance du 25 août 1875). La place était d'ailleurs depuis longtemps bordée d'arbres ; on y planta successivement, en 1841 des orangers, en 1844 des bellombras, en 1853 des platanes (Ch. Desprez, o. c., p. 67).

tion. Elle en fut vraiment le centre ; son importance dépassa de beaucoup celle d'un lieu pittoresque de promenade et de divertissement, tel que l'ont décrit ses plus illustres visiteurs ¹. Elle fut, selon l'expression de l'un d'eux, le véritable « forum de la colonie ² ». Son café d'Apollon, après avoir été la bourse des spéculateurs ³, fut le théâtre des discussions les plus passionnées sur la colonisation et l'avenir de notre conquête ⁴. Tous les peuples, toutes les races de l'Algérie et de la Méditerranée étaient représentés sur cette place dans la foule bigarrée que les écrivains se sont plu à observer dès les premières heures de leur séjour. Toutes les émotions provoquées en Algérie par les grands événements de son histoire et de celle de la France y ont été traduites par les cérémonies les plus diverses, réceptions solennelles, revues d'honneur, cortèges funèbres ⁵ et processions, fêtes commémoratives ⁶, proclamations des changements de régime ⁷, banquets ⁸. Enfin, malgré le déplacement progressif du commerce vers les nouveaux quartiers du Sud et la décadence de ceux du Nord, elle était encore, en 1880, considérée comme le centre de la vie économique, en raison du voisinage des lieux principaux

1. Les plus intéressantes descriptions sont celles de Feydeau (*o. c.*) et d'Alphonse Daudet (*Tartarin de Tarascon*).

2. Ernest Feydeau, *o. c.*, p. 49.

3. Louis Piesse, *o. c.*, (1862), p. 34 qui le compare à la rue Quincampoix.

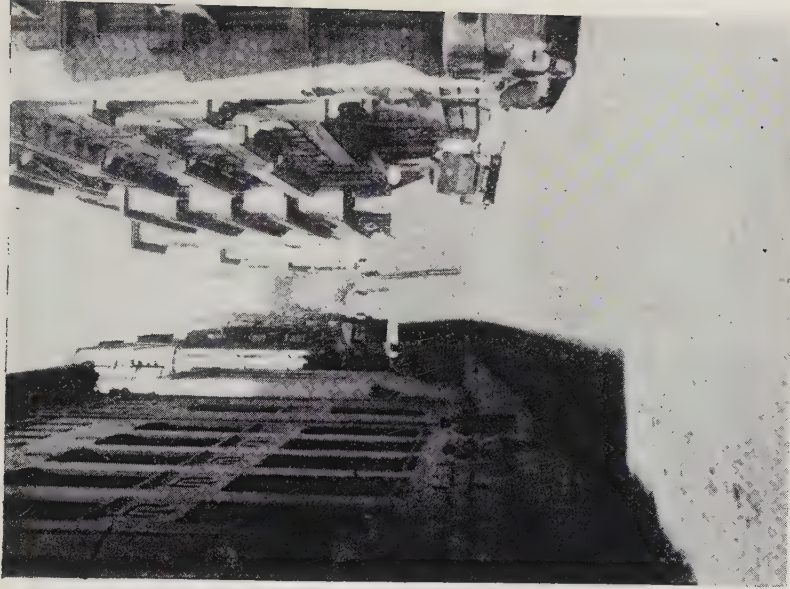
4. Ernest Feydeau, *o. c.*, p. 50.

5. L'enterrement du maréchal Pélissier par exemple.

6. On y célébra les fêtes commémoratives de juillet sous Louis-Philippe et le 15 août sous l'Empire.

7. On y planta en 1848 un arbre de la Liberté ; quelques-uns suspendirent même un bonnet rouge à cet arbre (*Arch. M.*, 17 avril 1848).

8. Il y eut sur la place, le 2 avril 1848, un banquet « civique et patriotique de 2.000 couverts » (Ch. Desprez. *Alger naguère et maintenant*, *o. c.*, p. 78).



UNE RUE DE MUSTAPHA EN VOIE DE PROGRESSION.

Rue Jean Macé, amorcée en 1903, qui de palier en palier, progresse en hauteur. Au fond à gauche maisons en construction ; en face, le talus et les eucalyptus de la zone des servitudes militaires appelée à disparaître bientôt.



LA RUE D'ISLY.

Vue prise de la place Bugeaud. Cette rue a été en grande partie reconstruite depuis sa création. On remarquera au fond les constructions étagées des Tournants Rovigo, type de perspective fréquent à Alger.

d'embarquement et de débarquement, des grands établissements de crédit, des hôtels principaux, des magasins de la rue Bab-Azoun, la rue préférée de la flânerie algéroise, et du quartier des négociants israélites ¹.

C'est qu'en effet, après une éclosion rapide et d'ailleurs factice ², le quartier d'Isly que l'on appela d'abord le faubourg Bab-Azoun, fut long à prendre le développement qu'on espérait, au moment où le recul de l'enceinte, au lendemain de 1840, invitait la ville à s'étendre vers le Sud. En 1850, la place d'Isly passait pour être excentrique ³. En 1870, toute la région comprise entre les anciens et les nouveaux murs n'était guère peuplée que de 8.000 habitants ⁴. En 1881 on en compte, il est vrai, 13.000. Cet accroissement s'explique par la reprise de la construction, après la crise de 1871, et par la création de nouveaux quartiers dans les parties hautes et basses de l'ancien faubourg. Si les progrès ont été lents au début, il faut l'attribuer d'abord aux mécomptes qui refroidirent l'enthousiasme des spéculateurs, puis à l'ouverture de nou-

1. A proximité, sur le boulevard de la République, se trouvaient déjà la Banque d'Algérie, le Crédit foncier d'Algérie, le Crédit Lyonnais. Les deux principaux hôtels étaient l'hôtel de la Régence, sur la place même, et l'hôtel d'Orient, devenu depuis l'Hôtel-de-Ville. De nombreux passages tout voisins ou s'ouvrant même sur la place, beaucoup plus fréquentés par le commerce et les flâneurs qu'ils ne le sont aujourd'hui, contribuaient à l'animation du quartier : passage Sarlande, passage du Commerce, galerie Duchassaing, passage Malakoff etc. (voir Piesse, *o. c.*, 1874).

2. J. Barbier, *o. c.*, 1855, p. 76. « Cette partie de la ville, dit l'auteur, s'est élevée comme par enchantement en trois ou quatre années, et a été la source de bien des fortunes, comme aussi elle a été la cause d'un grand nombre de ruines ». (Allusion à la crise de 1846).

3. *Arch. M.*, 16 novembre 1850.

4. Voir p. 528.

velles voies dans l'ancienne ville, où le programme de 1846 maintenait obstinément la population européenne, enfin à la topographie particulièrement tourmentée qui décourageait les bâtisseurs de maisons. On calculait en effet, en 1858 que sur les 29 hectares disponibles dans la nouvelle ville pour des immeubles privés, 14 consistaient en terrains aussi accidentés que ceux de l'ancienne cité des Turcs¹. Nous avons vu d'autre part² que la partie la moins déclive et la mieux située avait été accaparée par des établissements militaires. La voie principale du quartier d'Isly, la rue d'Isly, s'arrêtait encore, en 1880, à la place Bugeaud ; au-delà il n'y avait que deux ou trois maisons dignes de ce nom et des fondouks³. La place elle-même était un marché arabe du charbon de bois, de la paille et des produits indigènes, que l'on projetait d'ailleurs de déplacer⁴. Les constructions du début, encore

1. Vigouroux et Caillat. *Alger. Projet d'une nouvelle ville*. Lille et Alger, 1858.

2. Voir p. 258, note 4.

3. Le principal était le Marché (ou halle) aux grains et aux huiles (à l'angle de la rue de Varennes) dont on trouvera une description très vivante dans les souvenirs d'un vieil Algérois (Ch. Jourdan. *Croquis algériens*, o. c., p. 36-37). On y voyait encore arriver, à cette époque, des caravanes de chameaux apportant des céréales de la région voisine des Plateaux. Aujourd'hui cet animal est aussi rarement aperçu à Alger que dans les villes de France.

4. La place d'Isly avait été plantée d'arbres en 1869 ; on espérait en faire une petite promenade (*Arch. M.*, 12 février 1869). En 1873, on commençait à reconnaître les inconvénients d'un marché indigène que l'on aurait mieux compris aux portes de la ville (Séance du 28 mars). En 1875, l'ancien Collège franco-arabe ayant été fusionné avec le Lycée, on fit du local l'hôtel du général en chef. On maintint cependant le marché sur la place, du moins pour la matinée (Séances du 25 octobre et du 22 novembre 1878). Ces détails montrent que la ville d'Alger proprement dite était encore considérée comme s'arrêtant à ce point.

debout, étaient fort défectueuses : les enquêtes que suscita l'épidémie cholérique de 1865 révélèrent leur insalubrité¹. Les travaux d'édilité les plus élémentaires pour un aménagement convenable et définitif de la voirie avaient été très-tardifs². Les autres rues du quartier ne sont guère plus heureuses. L'une d'elles est « un cloaque infect »³ ; on s'aperçoit trop tard qu'une autre, large de 5 mètres, a été percée d'une manière insuffisante pour l'avenir qu'on lui prêtait, d'ailleurs à tort⁴. Ce n'est qu'en 1853 que l'on s'occupe de régulariser la rue Rovigo, entre la place Bresson et la rue d'Isly⁵, en 1856 seulement que l'on déblaie les abords du Théâtre occupés par « d'ignobles masures » et que l'on demande aux architectes des plans de façades pour les maisons à construire dans le voisinage⁶. La route de l'Agha et de Constantine

1. *Arch. M.*, 21 novembre 1865, 3 et 27 août, 14 novembre 1868. A cette dernière date, cinq maisons sont signalées comme insalubres.

2. En 1848, la rue n'a encore que quelques trottoirs. (*Arch. M.*, 22 février) ; en 1851, on se décide à l'empierrement entre la place et la porte d'Isly (Séance du 6 février). Elle est classée dans la grande voirie en 1852. (*Arch. Nat.* F⁸⁰ 813) par la dépêche ministérielle du 6 janvier. L'érection de la statue de Bugeaud sur la place d'Isly soulève des difficultés que les ingénieurs doivent résoudre par un nouveau nivellement de la rue, approuvé en 1854 seulement ; et il en est encore question en 1860 et en 1861 ! (*Arch. M.*, 4 avril 1861, et du 4 août 1862.

3. La rue des Tanneurs où se trouvaient en effet des tanneries. C'était une des branches du ravin de la Poudrière. (*Arch. M.*, 6 juillet 1852).

4. La rue du Carrefour que la commission des alignements songe à élargir de 5 mètres, comme devant être la principale voie de communication entre la place Bresson et la porte d'Isly. (*Arch. M.*, 19 oct. 1850). On néglige donc complètement la rue Rovigo (rue Dumont d'Urville actuelle) et la rue du faubourg Bab-Azoun (rue de Constantine).

5. *Arch. M.*, 18 février 1853.

6. *Idem.*, 10 juillet, 26 août 1856. Voir aussi 7 août 1849.

devenue la rue de Constantine, a elle aussi une longue histoire ; sa rivale, la rue d'Isly, l'a fait oublier. On hésite à lui donner sa largeur actuelle de 16 mètres et ses arcades¹ ; son nivellement et son alignement soulèvent des difficultés. Il faut faire disparaître en effet des bâtiments militaires et construire un mur de soutènement à son origine². On ne l'imagine pas en outre comme une rue commerçante³, et l'on y place une Gendarmerie et une caserne de Douanes, comme pour la condamner à rester une rue de faubourg⁴. La construction du boulevard de l'Impératrice et l'abandon des réserves exagérées favorisèrent fort heureusement la création de tout un quartier nouveau, celui de

1. On discute en effet de 1862 à 1865 (*Arch. M.*, 27 décembre 1865) (*Arch. G. G.*, N^o 22 et 5) on se décide à en faire une rue à galeries en raison de « l'ardeur du soleil l'été et de l'abondance des pluies ».

2. La caserne du Caravansérail gêne en effet l'alignement. Le Génie estimait, en 1846, qu'il fallait même réserver autour de cette caserne « le terrain nécessaire pour le parc du Train logé en ville à proximité de l'administration centrale ». *Arch. G. G.* N^o 22. Rapport sur le plan-projet d'alignement pour la ville d'Alger, 22 mars 1846. Sur les alignements et le nivellement, voir *Arch. G. G.* N^o 5. Nivellements projetés pour la rue de Constantine à Alger. Deux monuments avaient été successivement prévus à l'entrée de cette rue, le Palais Impérial et la gare du chemin de fer que l'on se décida en 1864 à placer sur les quais. Sur les décisions à prendre tous les services sont en désaccord. Les Ponts et Chaussées eux-mêmes se refusent à la faire classer dans la grande voirie.

3. Au Conseil municipal, on déclare que « le quartier est assez éloigné et peu recherché par les boutiques de luxe » (27 décembre 1865).

4. Sur la proposition de l'architecte des Bâtiments civils et malgré l'opposition de la Commission des alignements qui estime que l'on dépréciera « un des plus beaux quartiers de la ville » (*Arch. G. G.*, l. c.) Lettre du conseiller Président de la Commission des alignements au Directeur général chargé de l'administration du Département d'Alger, 5 juin 1862.

la rue de la Liberté et des rues perpendiculaires ¹, le mieux conçu, le mieux percé, le mieux aéré, et aussi le mieux bâti que l'on eût vu jusqu'alors à Alger. Les leçons du passé ne furent pas oubliées cette fois : on y traça des rues de 10 mètres de largeur ; la multiplication des constructions, les instances des propriétaires eurent raison de la lenteur proverbiale des divers services. C'est une des parties les mieux réussies de la ville moderne ².

Le quartier qui lui faisait suite vers la porte de Constantine était encore, en 1880, purement militaire. Sans doute, dès 1870, il existait une rampe (rampe Bugeaud) du Palmier à la rue Tivoli et 14 voûtes s'ouvrant sur la rue de Constantine ³. Mais le Génie détenait encore des terrains entre la rue d'Isly prolongée et cette dernière voie. C'est une des raisons qui expliquent les hésitations du Conseil municipal à prononcer le classement de la rampe Bugeaud prolongée jusqu'à la porte d'Isly ⁴. Et cependant, le quartier auquel cette rue était indis-

1. *Arch. G. G.* N^o 22. Plan général à joindre au procès-verbal de la conférence du 17 novembre 1864.

2. Le plan d'alignement de ce quartier ne fut tout d'abord que partiel, pour permettre l'accès du nouvel Hôtel des Postes et du Trésor et le raccord du boulevard de l'Impératrice avec la rue de Constantine. On décida en 1866 de créer une rue de 20 mètres de largeur en bordure des magasins du Campement et de faire disparaître le marabout vénéré des Indigènes de Sidi Abd-el qader. Ce n'est qu'en 1878 que les alignements et le nivellement du reste du quartier furent entrepris pour répondre aux demandes des constructions. (*Arch. M.*, 12 février, 23 novembre, 2, 6, 17 et 23 décembre 1878). Les propriétaires demandèrent de pouvoir élever des maisons de 20 mètres de hauteur avec un étage en retrait.

3. *Arch. M.*, 11 août 1870. On y rejette le classement de la rue Bugeaud prolongée.

4. *Idem.*, 19 janvier 1874 ; le 7 juin 1875, on se décide à revenir sur cette

pensable était un des plus susceptibles d'attirer les capitaux ; il ne fut créé que bien plus tard.

La région haute du quartier d'Isly est en revanche l'objet de nivellements, du moins dans sa partie Sud. On y construit de nombreux escaliers, on travaille à la percer jusqu'à la zone militaire¹. Elle commence, vers 1875, à intéresser les propriétaires, en raison de sa situation pittoresque et de sa salubrité. C'est sur leurs instances que la Muncipalité se décide à ouvrir de nouvelles rues, telles que les rues Levacher, Dupuch et St-Augustin². C'est également l'initiative des particuliers qui a doté la haute ville moderne du quartier Gandillot³ et de la cité Bisch⁴, édifiés d'ailleurs sans plan préconçu, sans ordre, avec une voirie improvisée et tellement défectueuse que la Ville, ménagère de ses ressources, hésita à en prendre possession.

Pendant que la ville d'Alger travaillait lentement à s'euro-péaniser dans les limites de son ancienne enceinte, et plus péniblement encore à s'étendre jusqu'aux murs de la nou-

décision. Le 13 janvier 1876, on apprend que l'architecte de la Ville prépare un projet de voirie ; le 3 mars, on revient au déclassement de cette voie.

1. *Idem.*, 4 août 1862, 25 août 1864, 7 août 1865, 20 novembre 1867 et 21 mars 1868. On abandonna le prolongement de la rue Mogador.

2. *Idem.*, 12 avril et 22 novembre 1875 et *Arch. G. G.* N° 19.

3. *Idem.*, 9 novembre 1865. L'avenue Gandillot est encore une propriété privée. Le 9 août 1871, on discute sur une pétition des habitants qui réclament le classement. Le 19 mai, on apprend que le propriétaire, Gandillot, a ouvert 632 mètres de voies larges de 3 à 7 mètres. Il a créé l'avenue Maurice. Le tout est d'ailleurs en fort mauvais état.

4. Edouard Dalles (*o. c.*) parlant de cette cité, écrit en 1879 que « chacun a bâti à l'aventure, sans plan général bien déterminé ».

velle, ses faubourgs croissaient, d'une manière inégale d'ailleurs.

Bab-el-Oued, éloigné des grandes routes de l'intérieur, ne connut pas en effet, avant 1880, la fortune de Mustapha. En 1846, la cité Bugeaud, qui devait être le premier groupement compact du faubourg actuel, n'était encore qu'en projet¹. Si le Ministre déclarait, en 1843², que le quartier de Bab-el-Oued était appelé « à devenir l'un des plus populeux et des plus actifs de la banlieue d'Alger », d'autres, comme le colonel Charon, étaient plus sceptiques sur son avenir. « La partie de la ville vers Bab-el-Oued, disait-il, est un quartier un peu mort, et jamais le commerce ne s'y portera »³. C'est une des raisons qui avaient été déjà invoquées pour y installer l'arsenal d'artillerie⁴. Et de fait, le faubourg, où l'on trouvait facilement de l'espace pour des baraques et des constructions légères, attira un moment, après 1840, une population ouvrière d'immigrants, peu stable d'ailleurs ; mais la stagnation des affaires et le marasme des entreprises de construction en amenèrent le dépeuplement. En 1858, la population en était tombée de 4.000 à moins de 2.000⁵. En 1862, les constructions y sont encore clairsemées. « Des cabarets, des fours à chaux, quelques usines, des cabanes de pêcheurs, des barques tirées sur la grève, bordent la route en avant et en arrière de l'oued

1. Voir p. 265.

2. *Arch. G. G.* N^o 6. Faubourgs Bab-Azoun et Bab-el-Oued. — Le Ministre au Directeur de l'Intérieur, 2 juin 1843.

3. *Idem.* Le Ministre au Gouverneur Général, 8 mars 1845. C'était aussi l'opinion du comte Guyot, Directeur de l'Intérieur (voir p. 264).

4. *Idem.* Le Secrétaire général du Gouvern^t général au Directeur de l'Intérieur, 22 avril 1843.

5. Voir p. 531, note 1.

qui a donné son nom au faubourg. C'est entre ce faubourg et le jardin du Dey que se trouve la cité Bugeaud adossée aux dernières pentes de la Bouzaréa et non loin des carrières¹ ». Ici aussi d'ailleurs, selon la loi bien connue, la plupart des constructions sont échelonnées le long de deux routes, celle de la Bouzaréa et celle de St-Eugène et de la Pointe Pescade. Il s'y est installé cependant quelques industries². Le malheureux faubourg est vraiment pauvre et déshérité³. A deux reprises, en 1849⁴, et en 1865⁵, il a été le foyer principal de l'épidémie cholérique. Il manque d'eau ; en 1865 il ne possède encore que deux fontaines publiques⁶. On est surpris, en parcourant les procès-verbaux du Conseil municipal, de voir quelle place minime il occupe dans les délibérations de nos édiles. En 1863 seulement on s'avise que le

1. Louis Piesse, *o. c.*, p. 66. 1874. Reproduction d'une description qui existe déjà dans le guide de 1862.

2. L'*Annuaire administratif et commercial* de 1877 signale qu'il y en a de nombreuses, tandis que Édouard Dalles (*o. c.*, p. 153) déclare : « L'industrie a essayé d'y installer quelques usines qui paraissent aujourd'hui dans un état peu prospère ».

3. Édouard Dalles (*o. c.*, p. 152-153) ne signale en 1879 que « des maisons d'assez triste aspect » et un « faubourg mal construit ». Ch. Jourdan (*o. c.*, p. 29) y note « peu d'arbres, une route poussiéreuse et défoncée, des maisons basses, des enfants chétifs » et dans la partie voisine de la mer des guinguettes.

4. *Arch. M.*, 19 septembre 1849 et *Arch. Nat.* F80 650, choléra.

5. *Idem.*, 15 décembre 1865.

6. *Idem.*, 8 juin 1865. On constate cependant que le quartier de la cité Bugeaud acquiert chaque année plus d'importance. Les habitants sont obligés d'acheter l'eau à l'ancienne blanchisserie Kolb. On ne considère même pas comme utile la démolition des remparts du côté de Bab-el-Oued, qui « est pour ainsi dire sans issue » et dont les fortifications peuvent subsister « sans inconvénient ». (*Arch. M.*, 13 septembre 1860).

nivellement de la cité Bugeaud est tout entier à refaire¹ ; dix ans après, on reconnaît que « l'insalubrité du faubourg n'est plus contestée par personne », et on se préoccupe d'y faire des égouts et de couvrir complètement l'Oued M'Kacel, véritable foyer d'infection². L'état de délaissement de Bab-el-Oued est tel que, en 1880, de nombreux habitants demandent au Gouverneur Général leur séparation de la commune d'Alger³.

Ce faubourg est d'ailleurs réellement isolé, depuis la construction de la nouvelle enceinte, par des espaces presque déserts et des servitudes, en deçà comme au-delà de la nouvelle porte⁴. On l'a séparé de l'ancien faubourg de la ville turque, qui, plus heureux que lui, a subi des transformations importantes. Il est vrai que, à part quelques maisons voisines de la vieille porte Bab-el-Oued et quelques constructions

1. *Arch. M.*, 22 septembre 1863. En 1865 (10 avril) on parle de l'utilisation d'anciens cimetières israélites, au bas de la cité Bugeaud, pour y faire des constructions, une église, un presbytère, une école. Quelques membres estiment en 1873 (17 novembre) que la création d'un marché sur ces terrains est « illusoire ».

2. *Idem.*, 17 novembre 1873. On y apprend que le terrain se vend 10 francs le mètre.

3. *Idem.*, 15 juin 1881. « Le faubourg, disent-ils dans leur pétition du 6 juin, est délaissé, sans viabilité ; les chemins et les rues sont des cloaques, l'éclairage est presque nul, les égouts sont à peine commencés, la police est insuffisante, et par dessus tout on manque d'eau potable ». Or, au recensement de 1876, on comptait 4.167 habitants. Le conseil rejeta la demande de séparation, mais pour des raisons purements politiques.

4. *Arch. M.*, 16 février 1860. « Le faubourg Bab-el-Oued ne commence qu'à une distance considérable de la porte et cette solution de continuité sans ombrage et sans abri est le foyer d'une poussière absorbante qui dévore toute végétation ». L'état des lieux n'avait guère changé en 1880.

à l'origine de la rampe Valée¹, les bâtiments qui couvrent une partie de ce quartier sont des édifices publics civils, comme le Lycée², ou militaires comme la caserne du Fort-Neuf et l'arsenal d'artillerie³. Les artistes déplorent cette métamorphose d'un des sites les plus originaux de la banlieue d'Alger, et la disparition de ses cimetières, de ses marabouts, de ses fontaines, de sa végétation sauvage⁴.

Les faubourgs de l'Agha et de Mustapha ont exercé une attraction bien supérieure à celle de Bab-el-Oued, attraction que l'on peut justement qualifier de « naturelle ». En 1881, leur population est plus que double de celle du faubourg du Nord, alors qu'en 1854, elle ne la dépassait que de peu⁵. Ce n'est pas que l'on puisse déjà parler d'une nouvelle ville bien groupée et coordonnée ; il n'y a, à vrai dire, que des faubourgs que l'on distingue encore les uns des autres : l'Agha, étroit et allongé le long de la route de Constantine jusqu'au Champ de manœuvre, Mustapha Inférieur qui le touche et le domine, Mustapha Supérieur, beaucoup plus éparpillé, avec quelques maisons en bordure de la route de Laghouat, mais surtout des jardins et des villas nichées dans la sombre

1. On constate en 1865 (*Arch. M.*, 15 mai) que ce quartier a beaucoup perdu, par suite de la tendance de la population à se porter du côté de Mustapha et qu'il est « presque déshérité ». L'Empereur projetait de le ranimer.

2. Voir p. 298.

3. *Arch. G. G.* N^o 9. Alignements des abords du Fort Neuf. Celui des 24 heures fut détruit en 1851 pour la construction de l'Arsenal.

4. Edmond et Jules de Goncourt. *Pages retrouvées*, o. c., p. 276. On trouvera aussi une description dans Ch. Desprez (*Alger naguère*, etc., o. c., p. 217) et des détails plus précis encore dans le guide de Piesse de 1852.

5. Voir p. 534, note 3. En 1881 on recense à Mustapha 12.279 habitants contre 6.061 à Bab-el-Oued. En 1854, Mustapha comptait 3.596 habitants et Bab-el-Oued 2.950.

verdure des coteaux, enfin quelques groupes plus ou moins soudés au reste, tels que le village d'Isly¹, le quartier Julien², le Ruisseau³, le Pâté⁴. L'agglomération principale est, en 1880, comme auparavant, le quartier de l'Agha. Le développement de toute cette agglomération peu homogène, que l'on a pris de bonne heure l'habitude de désigner du nom de Mustapha, a été, semble-t-il, entre 1846 et 1871, moins affecté par les crises qui ont paralysé le commerce d'Alger. C'est que le faubourg de l'Agha a conservé son caractère et son rôle ; il tire toujours ses ressources principales du roulage et du voisinage des troupes casernées à proximité du Champ de manœuvre. Toutes les descriptions qu'on nous en fait nous le présentent sous le même aspect. C'est toujours le faubourg poudreux, encombré et bruyant où s'alignent les buvettes, les gargotes et les guinguettes, « la colonie du trois-

1. Réunion de maisons de campagne dont les premières ont été bâties en 1856 sur les pentes qui descendent de Fort l'Empereur vers l'Agha. « Ces pentes sont déchirées par des ravins profonds plantés d'oliviers et de trembles séculaires ; à la naissance et sur les flancs de ces ravins sont situées de délicieuses villas, cachées sous le feuillage des arbres ». (Ed. Dalles). En 1859 fut créé dans la partie basse occupée aujourd'hui par le palais de l'Université, le bivouac du camp d'Isly destiné aux troupes de passage. Il était bordé au Nord par le ravin de l'oued Beni-Mzab. Le terrain fut acquis au prix de 1.500 francs l'hectare.

2. Ce fut une création de particuliers. On y comptait déjà, en 1871, 13 rues, fort irrégulières d'ailleurs, et un boulevard (*Arch. M. Reg. des délibérations du Conseil municipal de Mustapha*, 27 août 1871. La Commune en prit possession en 1872 (*idem.*, 5 août 1872).

3. « Petit hameau situé au débouché de l'oued Kniss ; des briqueteries, une tannerie assez vaste constituent l'industrie de cette localité ». (Ed. Dalles, *o. c.*, p. 180-181).

4. Cette agglomération occupait, en contrebas de la route de Mustapha Supérieur les bords de l'un des ravins issus du plateau d'El Biar.

six et de l'absinthe » dont parlent les Goncourt, d'après leurs souvenirs de 1849¹, « l'avenue sacrilège consacrée à la vendange », que flétrit Fromentin en 1852², « la double haie de méchantes baraques », le long de laquelle Alphonse Daudet a vu surtout « des cabarets pleins de soldats, des boutiques de bouchers et d'équarrisseurs³ ».

L'année 1872 marque le début d'une progression plus rapide, qui, de cette date à 1881, a doublé à peu près la population de Mustapha⁴. Autre fait important à signaler, la réunion des faubourgs du Sud est devenue une commune distincte d'Alger par le décret du 26 janvier 1871. Les habitants de Mustapha n'avaient jamais cessé de réclamer le retour au régime antérieur à 1848 et la séparation⁵. Ils reprochaient à la Municipalité d'Alger de ne rien faire pour l'amélioration des quartiers extérieurs et de les laisser sans voirie régulièrement entretenue, sans places, sans eau, sans lumière, sans

1. E. et J. de Goncourt (*o. c.*, p. 279).

2. E. Fromentin, *o. c.*, éd. 1919, p. 36-38 « affreuse rue de banlieue, écrit-il, en train de se transformer en faubourg... futur La Villette ou Montrouge ».

3. Alph. Daudet (*o. c.*, coll. Guillaume, p. 131).

4. Voir p. 534, note 3, 12.219 habitants contre 7.161 en 1872.

5. Mustapha avait été érigé en commune indépendante en 1835, puis rattaché de nouveau à Alger par une ordonnance de 1848. Au lendemain de cette réannexion, l'adjoint de ce faubourg déclarait dans le Conseil municipal (*Arch. M.*, 28 mars 1848) que la population de Mustapha (5.200 habitants) et la divergence de ses intérêts justifiaient son ancienne autonomie. Le 13 août 1850, le vœu de séparation est renouvelé et un moment pris en considération (6 avril 1852). Les habitants de Mustapha reviennent à la charge (13 juillet 1852), mais en vain. On n'en parle plus jusqu'en 1865; mais alors leurs griefs se précisent. Alger n'aurait cherché à Mustapha que des recettes et n'aurait rien fait en échange. Le Conseil général repousse leur demande, le 14 février 1866, et le Conseil municipal applaudit à cette décision (9 avril).

police, livrés à l'insalubrité et à l'insécurité ; à quoi le Conseil de ville répondait qu'il avait établi à Mustapha un cimetière, un marché aux bestiaux, un abattoir, plusieurs fontaines, deux égouts et qu'il avait restauré une église et projeté une autre. Il est certain que, du moins dans ses débuts, la nouvelle commune de Mustapha n'eut pas à se plaindre de son autonomie. De 1871 à 1874, plus de 300 maisons y furent élevées ¹, quelques usines s'installèrent dans le quartier de l'Agha, Mustapha Inférieur se peupla de constructions ; la villa Clauzel et le Plateau Saulière, où l'on ne voyait guère, en 1868, que des terrains vagues et des chèvres ², commencèrent à être allotis, le petit hameau du Pâté grandit entre la rue Michelet et l'Hôpital civil nouvellement créé, le petit village d'Isly se garnit de villas sur les pentes dominant l'ancien camp d'Isly, le quartier Julienne s'allongea en bordure du Champ de manœuvre et de la route de Kouba, et plus loin, à cheval sur l'oued Kniss se forma celui du Ruis-

1. *Arch. M. M.*, 11 juin 1874 où fut lu un long rapport sur la situation de la commune en 1871 et sur l'œuvre de relèvement accomplie depuis lors. On trouvera également une description assez précise de Mustapha en 1871 dans un rapport lu au Conseil municipal en 1889 (*Arch. M. M.*, 7 janvier 1889) par le Maire Kling. On y apprend qu'en 1871 la rue de la Liberté (rue Richelieu actuelle) et la rue Michelet n'étaient que « deux routes à travers champs ; quelques bâtiments épars composaient la villa Saulière ». Le hameau du Pâté « était né de la proximité du Camp des chasseurs et du commerce avec la garnison de ce camp... L'espace immense compris entre le Champ de manœuvre et le Ruisseau, limite de la commune, sauf de rares exceptions, telles que la villa Roux, la brasserie Kling, la brasserie Marschal, la maison Deyme, le restaurant des Platanes et quelques maisons de jardiniers, était à l'état de terrain vague ».

2. Ch. Desprez. (*Alger naguère, etc., o. c.*, p. 260) se plaint de cet abandon en 1868.

seau. Entre le Jardin d'Essai et le Champ de manœuvre le terrain était encore occupé en 1880, par les jardins maraîchers des Mahonnais ¹.

Malheureusement les enquêtes poursuivies dès la naissance de la nouvelle commune révélaient un état de choses déplorable ; on manquait de tout, mais surtout d'argent. La ville d'Alger, mécontente de la séparation, contre laquelle elle ne cessait de protester, refusait de procéder à la liquidation des biens et des comptes, et réclamait la propriété de l'abattoir ². Les rues avaient été ouvertes sans plan d'alignement arrêté d'avance, les propriétaires avaient construit sur leurs terrains « à l'aventure, sans aucune donnée de régularité ni d'ensemble » ³. D'où une voirie absolument insuffisante, des

1. Édouard Dalles (*o. c.*, p. 182 et suivantes) donne une description précise de toute cette région. Un projet avait été soumis au Conseil municipal en 1862 (*Arch. M.*, 2 juin) pour la création d'une avenue « Malakoff » ou du « Hamma » qui devait traverser le futur quartier de Belcourt, du Champ de manœuvre au Jardin d'Essai, avec une voie de 30 mètres de large, dont 2 allées de 5 mètres et 2 contre-allées de 3 mètres ; deux rues transversales auraient uni la route de Hussein-Dey et celle de Constantine (par Kouba). Le proposition émanait de propriétaires qui abandonnaient des terrains. La Ville refusa, n'ayant que 25.000 francs à consacrer à l'exécution.

2. *Arch. M.* 14 février 1871. Le Conseil adresse une première protestation à l'Assemblée Nationale contre le décret du 26 janvier né, selon lui, de préoccupations exclusivement politiques, Le 22 juillet, il la réitère et refuse de se faire représenter dans la commission de liquidation. Le 13 avril 1874, nouvelle protestation ; le 13 octobre, présentation aux autorités d'un vœu pour la réannexion, le Conseil général ayant reconnu « la connexité des intérêts » des deux communes que les constructions tendent de plus en plus à souder. Le 13 septembre 1878, le Conseil municipal unit dans un même vœu la réannexion de Mustapha et la démolition des fortifications du Sud. Il le renouvelle le 25 octobre.

2. *Idem.*, *Mustapha*, 27 août 1871 et du 21 janvier 1875.

pentcs inabordables pour les voitures, des rues coupées à pic et menacées d'éboulement. On dut aller au plus pressé et multiplier les petits travaux de détail. Cependant on projeta de faire un plan d'ensemble d'alignement et de nivellement ¹ ; malheureusement tout travail de ce genre présupposait la confection d'un bon levé topographique, et ce fut la cause de tous les retards, et finalement de l'ajournement indéfini de l'œuvre la plus urgente. Du moins, on termina le percement du chemin du Telemly, héritage de l'ancienne commune d'Alger.

Dès 1863 ², le Conseil municipal avait eu à se prononcer sur un projet de promenade suivant l'aqueduc du Telemly, du chemin du Sacré-Cœur, à proximité de la « Campagne du Gouverneur » ³, jusqu'à la route Rovigo, près de la Porte

1. *Idem.*, 21 janvier 1875. Il n'existait alors, comme plan officiel, qu'un plan au 1/5.000 du service topographique, qui était loin d'être à jour. En 1878, le Conseil décida de traiter avec le géomètre Pariselle pour l'établissement du plan général de la commune (13 mai et 15 juin 1878). Le plan exécuté par lui fut reconnu défectueux (25 novembre 1879). En 1886 il n'avait pas encore été rectifié (5 février) ; un nouveau plan fut dressé en 1889 par M. Marest (4 juin 1889) et accepté par la Municipalité (22 janvier 1890) ; on reconnut cependant qu'il était imparfait et le paiement donna lieu à un procès (30 janvier 1893). Une nouvelle convention fut alors passée avec le géomètre Bourgarel (20 mai et 25 juin 1895) dont le travail fut refusé par les experts vérificateurs (18 janvier 1897). Enfin, le 26 avril 1897, le Conseil approuvait un traité avec le géomètre Brunel qui s'engageait à dresser à l'échelle de 1/200 le plan des 100 hectares représentant la partie agglomérée de la commune. Ce plan, adopté le 25 avril 1898, a été la base définitive du plan cadastral actuel.

2. *Arch. M.*, 17 août 1863. Il existait un petit chemin étroit de 3 mètres, le long de l'aqueduc, qui n'était même pas encore classé comme chemin vicinal.

3. C'est ainsi qu'on appelait alors le Palais d'été. Bugeaud avait été le premier à habiter l'ancien pavillon du domaine de Mustapha-Pacha déjà un

Neuve. On ne pouvait certes imaginer un plus beau site pour une route appelée à cheminer en lacets à flanc de coteau et à contourner des ravins qui disparaissaient alors dans la végétation la plus variée et la plus touffue : magnifique corniche suspendue à plus de 100 mètres au-dessus du niveau de la mer, et d'où la vue embrasserait les plus beaux horizons de la baie. Le projet donnait au chemin la largeur de 12 mètres ; on la réduisit malheureusement dans la suite à 7, par mesure d'économie¹. On laissa ainsi échapper l'occasion d'ouvrir une belle voie qui aurait pu devenir plus tard une partie importante et la plus attrayante d'un véritable boulevard de ceinture.

« Les étrangers se plaignent de manquer de promenades et de jardins, déclarait, en 1867, l'auteur d'un plan du nouveau chemin »². Il y avait déjà plusieurs années que le climat d'Alger, le charme du site et le goût de l'exotisme oriental attiraient des visiteurs et des hiverneurs. On se préoccupait, dès 1845, de les y retenir, et cette considération ne fut pas oubliée dans les délibérations de la Commission des alignements³. Nous avons vu qu'elle fut également invoquée pour

peu aménagé par Valée en 1837. Le Duc d'Aumale en fit sa résidence préférée en 1846. Randon y multiplia les travaux, Pélissier et Mac-Mahon en firent définitivement leur palais d'été (Ed. Dalles, *o. c.*)

1. *Arch. M.*, 19 août 1867 et 27 mars 1869. On approuva d'abord la largeur de 8 mètres ; puis la commission des alignements estima que dans les parties les plus escarpées, on la réduirait à 6, pour éviter des expropriations coûteuses. Et cependant, plusieurs propriétaires faisaient l'abandon gratuit de parcelles de leurs terrains. Enfin on s'arrêta à la largeur uniforme de 7 mètres. Le tracé définitif intra muros fut approuvé le 4 septembre 1869.

2. *Idem.*, 19 août 1867. Il s'agit du conducteur des Ponts et Chaussées Belgodère.

3. *Arch. G. G.* N° 6. — Rapport du secrétaire général Président de la com-

hâter la construction d'un théâtre monumental¹. Dans son projet de construction de la rue de la Lyre, J. de Redon se chargeait de construire deux grands hôtels avec cours et plusieurs bazars indigènes². Il en fut question, en 1858, dans le Mémoire présenté au Prince Napoléon par le Maire d'Alger, sur les besoins de la ville³. En 1859, on trouve dans les archives du Gouvernement général un projet Marquand d'un hôtel américain pour les étrangers ; l'auteur demandait

mission des alignements à M. le Directeur de l'Intérieur et des Travaux publics, 22 septembre 1845. « Dans un pays, disait-il, qui grâce à son climat doit devenir le rendez-vous des étrangers de toutes les nations, il faut faire beaucoup pour l'ornement et l'embellissement des villes, et les considérations qui ont pour base l'avantage que le pays peut retirer de ces créations ne sont pas les moins puissantes à invoquer ». Déjà dans la séance du Conseil d'administration du 3 juillet 1844, le rapporteur parlait d'Alger comme « d'une ville populeuse qui, disait-il, sera incessamment fréquentée par un grand nombre d'étrangers... et qui deviendra en peu d'années une des plus intéressantes et des plus animées de la Méditerranée ». (*Arch. Nat.* F8^o 810).

1. Voir p. 295 et *Arch. M.*, 7 août 1849. « Beaucoup de personnes, disait le rapporteur, attirées par la douceur de notre climat, viennent passer la mauvaise saison à Alger ».

2. *Arch. M.*, 4 avril 1857. « Lorsqu'il arrive des étrangers, écrivait-il, ils ne peuvent séjourner une saison dans la ville, parce qu'il n'y a pas d'habitations en suffisante quantité ».

3. *Idem.*, 20 août 1858. Le mémoire commence en effet par des considérations sur le climat. Il faut donner aux hiverneurs attirés par le ciel d'Alger ce que la ville ne possède pas encore, « des commodités de la vie, des distractions et des jouissances de l'esprit ». Et c'est sur cette idée que se termine également le mémoire : « Si ces vœux étaient exaucés, la cité changerait rapidement d'aspect... la construction de la rue Napoléon (rue de la Lyre) spécialement nous donnerait les moyens de fonder des hôtels, d'organiser des habitations meublées avec toutes les commodités et le confort qu'on trouve généralement aujourd'hui dans les principales villes d'Europe, et Alger ne tarderait pas à se placer sous ce rapport sur la même ligne que Bade, Genève, Nice et Florence ».

7.385 mètres carrés sur les terrains réservés en bordure de la rue du Rempart pour le Palais Impérial dont la construction devenait inutile¹. On songeait donc sérieusement, vers 1860, à organiser l'hivernage à Alger, et d'autre part les étrangers se plaignaient de ne pas y trouver des ressources suffisantes pour un séjour prolongé². En 1868, la situation n'avait pas changé³, et la clientèle de ce genre d'industrie

1. Arch. G. G. N° 26. Projet Marquand d'un hôtel monumental pour les étrangers, 10 février 1859. Dossier transmis par le Préfet à la Direction de l'Intérieur. Le projet, daté du 15 septembre 1858 prévoit un hôtel avec une écurie et remise, ce qui n'existe pas encore à Alger dans les établissements de ce genre. Un appartement sera réservé à S. A. I. le Prince Napoléon. Alger aura son « hôtel des Princes » ou son « hôtel de Rivoli ». Le Domaine s'y opposa, invoquant les réserves prévues et l'estimation trop basse des terrains (60 à 70 francs le mètre) qu'il relevait à 150 francs. L'ingénieur des Ponts et Chaussées et l'architecte Guiauchain escomptaient que la construction du boulevard de l'Impératrice en ferait monter le prix à 200 francs au minimum. La Commission des alignements se prononçait pour la construction d'une Préfecture sur une partie des terrains, dont le reste serait livré à l'industrie privée. Le projet fut finalement classé. Deux plans sont adjoints au dossier ; ils sont intéressants pour faire connaître l'état des lieux avoisinants à cette époque et les projets d'établissements publics.

2. En 1857, un anglais venu à Alger, le Rev. E. W. L. Davies (*Algiers in 1857* London, 1858) vante les charmes de la ville, en admire la propreté (Il logeait dans la rue d'Orléans), parle de Mustapha et de ses villas, mais signale qu'il n'y a pas de confortable pour des Anglais. Feydeau, écrivant en 1860 que l'Administration « veut qu'Alger devienne une ville de luxe et de plaisir », (o. c., p. 265) demande que dans le Conseil des Bâtiments civils on introduise un artiste (p. 270), que l'on attire des capitaux et que l'on fasse oublier aux étrangers les 52 heures de la traversée en leur offrant « une ville confortable » (p. 271). Ch. Dubois (*Alger en 1861*, Alger) signale lui aussi le manque de logements agréables et à prix modérés pour les étrangers.

3. Ch. Desprez (*Alger naguère*, etc., o. c., p. 20-21) constate que les étrangers ne fréquentent guère Alger parce que l'on « en est encore aux quatre ou cinq hôtels qui suffirent à ses débuts ». Voir aussi, du même auteur *L'hiver à Alger*,

était encore peu nombreuse. Il faut attendre les environs de 1880 pour constater que l'hivernage a pris quelque développement¹. Les Anglais viennent de plus en plus ; on en compte annuellement 1.500 dont un millier réside d'octobre à mai². Depuis 1871, date de la séparation d'Alger et de Mustapha, une rivalité règne entre les deux communes pour se les disputer. Bien que les coteaux de Mustapha soient plus désignés par la nature pour être la résidence de prédilection des hiverneurs, on constate avec étonnement que le premier projet de casino vise les terrains domaniaux dominant le boulevard du Centaure³. Le Conseil municipal d'Alger s'émeut

Alger, 1863, 4^e éd., 1873). Les hôteliers et les loueurs de meublés veulent régler leurs prix sur ceux de Nice, sans en offrir le confortable. Piesse, dans son *Guide* de 1862 (*o. c.*) ne fait aucune mention d'un hivernage important. Victor Bérard, (*o. c.*) parle seulement de nombreuses chambres meublées aménagées par des particuliers, dans les derniers temps, pour les louer aux étrangers « qui ont commencé à venir passer l'hiver en Afrique » (p. 149).

1. Louis Piesse note pour la première fois, dans son *Guide* de 1879, que la ville offre aux étrangers des hôtels confortables et des villas plus nombreuses. Ch. Jourdan (*o. c.*, p. 164-155) nous donne quelques détails sur la vie des Anglais à Alger. Ils y forment une colonie très fermée, y louent chaque année 60 grandes calèches à deux chevaux, y acquièrent des propriétés de plaisance, recherchent les constructions de style mauresque et menacent d'accaparer les plus belles villas.

2. Édouard Dalles (*o. c.*) Leur hôtel préféré est la « Villa Orientale » à Mustapha.

3. *Arch. M.*, 11 décembre 1880. Le conseil prend en considération la proposition de M. Caraman et décide de renouveler sa demande de concession des terrains domaniaux qu'elle concerne. Deux ans après, il rejetait un autre projet (Desjardins) qui visait les terrains de l'Institut sanitaire du Dr Landowski, parce que la situation de ce casino assurerait à Mustapha seul tous les profits (12 juillet 1882). Le rapporteur estimait d'ailleurs qu'il serait impossible de trouver annuellement parmi les étrangers 1.500 abonnés. Ajoutons d'autre part que, du moins jusqu'à 1880, la Municipalité de Mustapha, absor-

enfin, un peu tard d'ailleurs, du danger qu'il y aurait à détruire ce qui reste de cachet oriental dans l'ancienne ville des Turcs déjà si mutilée¹. On y reconnaît pour la première fois publiquement que « c'est l'orientalisme qui attire les touristes à Alger ». Quant au rôle que la ville et ses environs pouvaient jouer comme station sanitaire, il semble bien que l'enthousiasme des premiers temps se soit refroidi en 1880. Les médecins militaires ont été les premiers à vanter les qualités curatives du climat pour les affections des organes respiratoires² ; mais pour diverses raisons, aucune tentative

bée évidemment par des préoccupations plus urgentes, ne paraît pas avoir songé à prendre l'initiative de quelque création susceptible d'attirer les hiverneurs ; la seule trace qu'on en trouve dans les registres des délibérations du Conseil est la location d'un terrain destiné à un skating-rink (11 février 1879).

1. Voir p. 307, note 4. Les préoccupations de ce genre sont si rares dans l'histoire officielle d'Alger qu'il faut les noter. Si le Conseil a en effet appuyé en 1861 (voir p. 324, note 1) la protestation de Berbrügger au sujet de la destruction projetée de l'ancienne Bibliothèque-Musée, il n'a rien fait pour sauver la Djenina, et nous avons vu (p. 334, note 4) comment il traitait les derniers vestiges du vieux palais. Les pouvoirs publics ne se sont pas davantage émus, sauf pour des raisons d'économie ou d'humanité de la disparition progressive des quartiers indigènes. On apprécie d'autant plus les réserves faites en 1843 par le Ministre Soult à propos de l'Évêché (voir p. 332, note 5).

2. Les principaux travaux sur cette question sont ceux de : Dr Mitchell, *Alger, son climat et sa valeur curative*, trad. Bertherand. Alger-Paris, 1857. — Victor Collardot. *Aperçu sur le climat d'Alger*, Montpellier, 1858. — Dr Pietra Santa. *Le climat d'Alger dans les affections chroniques de la poitrine*, Paris, 1860. — Dr Maurin, *La saison d'hiver en Algérie*, Paris, 1873. — Le Dr E. Landowski créa en 1879 à Mustapha la « Station sanitaire » qui a laissé son nom dans la toponymie d'Alger. L'entreprise échoua et l'établissement fut converti en hôtel. — Dr Edward Landowski. *L'Algérie au point de vue climatologique*, Paris, 1878, du même auteur : *Contribution à l'étude du climat algérien* avec une notice sur l'Institut sanitaire algérien, Paris, 1879.

pour faire vivre un sanatorium n'a été couronnée du succès qu'ils en attendaient.

On ne saurait terminer cette histoire du développement d'Alger, de 1846 à 1880, sans parler des divers projets qu'ont inspiré la constatation des erreurs du passé et le désir d'y remédier pour l'avenir. Parmi les auteurs, les uns se sont proposé de créer de toutes pièces une ville nouvelle à côté de l'ancienne, les autres ont cherché à refaire partiellement l'œuvre défectueuse des premiers temps de l'occupation. Ceux-ci ont d'ailleurs obéi à la volonté bien arrêtée chez les édiles d'Alger, rivaux de ceux de Mustapha depuis 1871, de maintenir le centre de la vie urbaine là où l'avaient placé leurs devanciers.

Au lendemain même de 1830, il s'était trouvé des esprits avisés pour préconiser l'installation de la population européenne en dehors et à côté de la ville indigène¹ ; il était difficile que l'on ne songeât pas au site de Mustapha. L'extension du périmètre des fortifications ne suffit pas à décongestionner la cité bâtarde qui étouffait dans les limites de l'enceinte turque, d'autant que les espaces libres offerts à l'industrie privée étaient restreints par l'accaparement de l'administration militaire et que la topographie en était particulièrement réfractaire au nivellement et à l'établissement de quartiers normalement accessibles. On devait donc fatalement s'apercevoir des difficultés que rencontrerait l'exécution intégrale du programme de 1846 et de l'insuffisance des remèdes que les commissions et les conseils s'obstinaient à chercher au siège même de la congestion.

1. Voir p. 246 et note 2.

En 1854¹, le Ministre instituait une commission chargée d'étudier les alignements et les réserves sur les terrains contigus aux fortifications, à l'Agha, à Mustapha et à Bab-el-Oued. Il est hors de doute que cette décision précipita l'éclosion d'une série de projets relatifs aux faubourgs du Sud². Dès 1855 le Conseil municipal examinait une proposition tendant à constituer un nouveau quartier à l'Agha au moyen de conquêtes sur la mer³. En 1856, le Ministre soumettait à l'examen de la commission un projet Roux, dont l'auteur, propriétaire de terrains près du Champ de manœuvre, envisageait la création à Mustapha Inférieur, d'une nouvelle cité dénommée « Louis-Napoléon »⁴. Cet examen fut ajourné jusqu'à l'achèvement du plan général de la ville et jusqu'à la décision à intervenir sur le tracé du chemin de fer d'Alger à Blida⁵ ; on n'en trouve plus trace après 1857. Vers la même date surgissaient trois projets qui méritent une place spéciale

1. *Arch. G. G.* N^o 6. 2 avril 1855. Lettre du Gouverneur Général au général-commandant supérieur du Génie. La commission fut créée le 14 janvier 1854.

2. Il y est fait allusion dans les mémoires qui accompagnent les projets Chassériau, Vigouroux et Caillat dont il est question ci-dessous.

3. C'est le projet Fiévée qui paraît avoir été écarté comme insuffisamment étudié (*Arch. M.*, 18 mars 1867).

4. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 813. Proposition Roux relative à la création d'un nouveau quartier à Mustapha Inférieur. Lettres du Ministre au Gouverneur Général du 30 septembre et 16 novembre 1856, du 14 août 1857. C'est peut-être à ce projet que se rapporte un plan sans date ni signature qui se trouve à la *Bibliothèque Nationale* (Départements des cartes, GeCC. 273). On y voit dessinée une véritable ville s'étendant jusqu'au Jardin d'Essai, en bordure, dans sa partie Ouest, d'un nouveau bassin de 45 hectares. Le Champ de manœuvre devient un quartier de villas, avec un temple protestant, détail qui révèle la destination spéciale de cette cité d'hivernage.

5. *Idem.* Lettre du Gouverneur Général au Ministre, 22 août 1857.

par leur ampleur et par la confiance que témoignaient les auteurs en l'avenir de notre cité. Ils supposaient tous en effet un développement important de la vie économique et du port d'Alger, dont ils envisageaient l'extension vers le Sud ; nous ne nous occuperons pour le moment que de la partie continentale. Les considérants exposés à l'appui de ces plans (projets Vigouroux et Caillat, Mac-Carthy et Genevay, Frédéric Chassériau) ¹ peuvent se résumer en ces trois idées maîtresses : il ne reste plus ou presque plus de terrains disponibles, à l'intérieur de l'enceinte, pour les constructions privées, et ceux qui ne sont pas occupés sont trop accidentés ; or Alger est appelé à prendre une extension considérable, par suite de son commerce et de l'accroissement de sa population ; il faut donc préparer une ville neuve, mieux percée que la ville actuelle, assise sur des espaces moins déclives et aménagée d'après un plan mieux coordonné ².

1. *Alger. Projet d'une nouvelle ville* dressé et présenté le 20 janvier 1858 à Son Excellence M. le Maréchal Randon, Gouverneur Général de l'Algérie, par Vigouroux et Caillat. Plan au 1/10.000. Alger. (*Bibl. Nat.*, cartes GeD. 4137). La notice se trouve au Département des imprimés (LK8 642). — *Projet d'agrandissement de la ville d'Alger* étudié et proposé par Mac-Carthy et Genevay, 1856-58, manuscrit (*Bibl. Nat.*, cartes GeD. 4086) plan et notice. — *Etude pour l'avant-projet d'une cité Napoléon-ville* à établir sur la plage de Mustapha à Alger par Frédéric Chassériau, ex-directeur des Travaux publics de Marseille, Alger, 1858, notice et plan. Voir aussi *Arch. G. G.* N° 29 et 30.

2. Selon Vigouroux et Caillat, l'ancien Alger occupe 50 hect. 1/2 dont 18 dans la partie basse, où 15 sont construits ; la partie haute est pour ainsi dire interdite aux voies carrossables. La nouvelle ville a ajouté à la superficie d'Alger 105 hectares ; mais 50 sont réservés pour la défense, 26 sont occupés par des bâtiments militaires et domaniaux, et sur les 29 qui restent pour la construction privée, 14 sont aussi accidentés, sinon plus, que l'ancienne ville. Il n'y a pas plus de 2000 mètres de rues carrossables possibles. Il faut « cesser cette lutte du génie humain contre la nature ». Suivant Mac-Carthy et Gene-

Le projet Vigouroux et Caillat créait une ville neuve à Mustapha, sur une superficie de 322 hectares environ, dont 106 à prendre sur la mer, entre le fort Bab-Azoun et le Champ de manœuvre¹. L'emplacement en était limité en longueur par les fortifications d'Alger d'une part et le Jardin d'Essai de l'autre, en profondeur par les quais du nouveau port et les coteaux de Mustapha ; la courbe de niveau de 50 mètres n'était atteinte que dans la partie Ouest, où elle correspondait à l'emplacement d'un grand boulevard de ceinture planté

vay, l'Alger actuel qu'ils appellent « l'ancienne ville », a une superficie de 178 hectares sur lesquels il reste pour les constructions civiles, après défalcation du domaine militaire et des « terrains où l'on ne peut rien installer », 80 hectares, qui sont entièrement occupés par un peuplement dont la densité est triple de celle de Paris. L'affirmation qu'aucun espace n'était plus disponible pouvait d'ailleurs être contestée. Fréd. Chassériau ne donne pas de chiffres, mais rappelle le processus suivant lequel la population européenne « resserrée d'abord dans des limites trop étroites, a pris en hauteur ce qui lui manquait en surface », puis, après 1840, a occupé les terrains plans très-réduits, et enfin a franchi la zone militaire en se portant vers la banlieue. Sur l'avenir d'Alger, Vigouroux et Caillat font ressortir l'importance du décret du 8 mars 1857, qui, en dotant l'Algérie de chemins de fer, va en assurer la prospérité. Selon Mac-Carthy et Genevay, « la ville d'Alger doit incontestablement voir sa population, dans un avenir très rapproché, passer de 54.000 âmes à 120.000 ». Il est indispensable de songer à son agrandissement, ajoutent les auteurs du plan. Fréd. Chassériau insiste sur la nécessité de prévoir, et sur les malfaçons qui ont doté la ville maure de maisons bâties sans goût et élevées à des hauteurs téméraires « constructions vicieuses aussi contraires à l'hygiène publique qu'à la sûreté des habitants ».

1. La notice donne les chiffres suivants : 322 hect. 10 a. 50 c. dont 106 hect. 75 a. 50 c. à prendre sur la mer. Sur le continent, 70 hectares 40 a. appartiennent à l'État, 144 hect. 95 a. 50 c. aux particuliers. Trois quartiers principaux seront construits : 1^o entre le Champ de manœuvre et le Jardin d'Essai (70 hect. 64 a. 50 c.) 2^o entre le Champ de manœuvre et les coteaux (44 hect. 55 a.) 3^o à l'Agha (28 hect. 76 a. 50 c.) Il y aura 26.580 mètres de rues, 4.745 de boulevards, 15 places de 46 hect. 04 a. 50 c.

d'arbres, magnifique voie large de 40 mètres. Comme on le voit, toutes les parties planes du site de la baie de l'Agha étaient utilisées et même agrandies par des emprises sur la nappe d'eau, et, dans son ascension, la ville s'arrêtait au niveau qui est la limite inférieure des fortes pentes¹. Les auteurs calculaient que les particuliers disposeraient pour leurs constructions de plus de 110 hectares tandis que, dans l'Alger d'alors, ils ne pouvaient en occuper que 58. Une large part était faite à la voirie, qui ne couvrait pas moins de 117 hectares dont 46 consacrés à des places, le plan prévoyant des rues larges de 20 mètres et des boulevards de 40 mètres. Les quais du nouveau port absorbaient 36 hectares et le reste était occupé par des établissements militaires, religieux, civils, communaux et particuliers. La partie la plus élégante, la plus somptueuse même de la nouvelle ville, était le quartier s'élevant au-dessus de l'Agha. Au plus haut point, dominant le fond de la baie étaient installés le Palais Impérial et ses jardins², flanqué à droite et à gauche, des bâtiments réservés aux services civils et militaires ; en dehors et plus au Nord, des terrains devaient être affectés aux hôpitaux³ à l'École de médecine⁴, au Jardin botanique, au Musée et à la Bibliothèque⁵. Tous les quartiers militaires abandonnaient

1. Voir p. 44.

2. On retrouve ici une des préoccupations du moment.

3. Le transfert de l'Hôpital civil à Mustapha avait été décidé en 1852 (*Arch. M.*, 25 juin) : mais le projet ne fut réalisé qu'en 1858.

4. Un décret du 4 août 1857 créait en effet à Alger une École secondaire de médecine et de pharmacie. Le Conseil municipal avait émis des vœux en faveur de cette institution. (*Arch. M.*, 5 janvier 1850).

5. La Bibliothèque-Musée de la rue des Lotophages était menacée dès 1850 par le projet de la rue du Rempart du Nord.

le camp de Mustapha pour s'installer à côté et à l'Est du Champ de manœuvre. Conception regrettable, puisqu'elle maintenait une véritable ville militaire sur les emplacements qui, par leur nivellement, offraient assurément les conditions les plus favorables à la construction privée¹. Il est vrai que l'on envisageait l'extension future de la nouvelle cité sur la plaine de Hussein-Dey, de manière à englober, avec le Jardin d'Essai, le plus beau des jardins publics que l'on pût rêver.

Le projet O. Mac Carthy et Genevay était une variante du plan Vigouroux-Caillat ; le cœur d'Alger se trouvait transporté sur les terre-pleins conquis entre le coude de la jetée Sud du port et le hameau Charles-Quint. Là s'élevaient tous les établissements principaux, l'Hôtel de Ville, la Cathédrale, la Bourse, les marchés. Les auteurs paraissaient avoir concentré leur nouvelle cité sur les espaces plans, que dominaient seuls le Palais Impérial, ses jardins et ses dépendances et la Bibliothèque-Musée².

Le projet de Frédéric Chassériau était celui d'un architecte doublé d'un artiste, désireux de réaliser l'hygiène, le confort et la beauté, par de larges percées, beaucoup de jardins et des fontaines, des constructions peu élevées³ et dotées

1. On ne doit pas oublier que le projet était présenté à un Gouverneur Général militaire, le Maréchal Randon.

2. Aucune rue n'avait moins de 10 mètres de largeur, les principales atteignant 22 mètres. Le Palais Impérial et son parc couvraient 150.000 mètres carrés, l'Hôtel-de-Ville 6.000 mètres carrés, les marchés 14.400. Comme Vigouroux et Caillat, ils avaient prévu la reconstruction de la cathédrale.

3. L'auteur était hanté, comme plusieurs de ses contemporains, par la crainte des tremblements de terre. Les Maures se souvenaient encore de celui de Blida en 1825, et depuis notre occupation, Feydeau, en 1860, critiquait la hauteur exagérée des maisons d'Alger (*o. c.*, p. 271).

de galeries, enfin par une harmonieuse distribution des rues, des places, des monuments et de la verdure sur le vaste amphithéâtre étagé du Jardin d'Essai au Fort Bab-Azoun. La voirie tenait une place importante, occupant 102 hectares environ sur 282, dont 72 seraient conquis sur la mer ¹. Les boulevards s'ouvriraient de 32 mètres, les rues de 19 et de 14. Entre les 8 boulevards, les 30 rues et les 12 places, les maisons se groupaient autour de jardins ; 131 hectares leur étaient réservés. L'ensemble se distribuait de part et d'autre d'un rayon principal, un boulevard large de 45 mètres, dont 7 pour des galeries, ombragé de quatre rangées d'arbres, qui conduisait du Palais Impérial, de ses jardins et de son château d'eau, à la mer et au nouveau port. Le Champ de manœuvre disparaissait et le quartier militaire de Mustapha était transporté sur l'emplacement de Belcourt actuel, en bordure d'un hippodrome destiné aussi à servir de terrain d'exercices. « Que l'imagination, écrivait l'auteur, se représente cette ville bâtie en amphithéâtre en vue de la rade, dans le magnifique bassin formé par les collines de Mustapha, se développant de l'Agha au Jardin d'Essai, avec ses remparts de verdure, ses palais, ses édifices publics, ses rues abritées et ses eaux jaillissantes disparaissant pour se reproduire au milieu des bosquets de verdure en répandant partout la fraîcheur. » Cette conception était assurément très-large et très-artistique ; mais l'auteur, prodigue de l'espace, ne prévoyait que 60.000 habitants ²,

1. La notice donne les chiffres suivants : 111 hect. 50 pour les dégagements, 33 hect. 76 pour les places, 40 hect. 88 pour les boulevards, 28 hect. 61 pour les rues, 8 hect. 25 pour les quais, 39 hect. 50 pour les établissements publics et 131 hect. 50 pour les constructions privées.

2. En 1921, la population de Mustapha a dépassé ce chiffre (68.000 hab.).

auxquels il construisait du reste une cité enchantée, où la verdure aurait certainement tenu trop de place aux yeux des propriétaires de terrains. Chassériau songeait peut-être trop à l'effet à produire sur les étrangers ¹.

Ces trois projets reçurent un accueil favorable du public ; la presse en parla avec éloges ² ; mais les pouvoirs publics ne songèrent jamais à en réaliser la moindre partie. Le programme de 1845 et les discussions sur l'affectation à donner aux réserves absorbaient évidemment toute leur attention. En outre ils reposaient sur une conception trop hardie pour l'époque, celle d'un arrière-port ; enfin ils supposaient un afflux énorme de capitaux et des dépenses publiques hors de proportion avec la pauvreté des ressources affectées jusqu'alors aux œuvres d'urbanisme. Les auteurs n'apportaient d'ailleurs aucune solution du problème financier, et c'était là évidemment le principal défaut de ces projets. Ils ne furent pas cependant inutiles, et d'abord par les leçons que l'on pouvait tirer de la lecture des notices et de l'examen des plans. L'un d'entre eux, celui de O. Mac-Carthy fut cependant repris et remanié dans la suite ³. En 1863, le Gouverneur Général

1. Il regrette dans sa notice que les étrangers quittent la ville pour s'en aller à Nice ou à Naples où ils trouvent le confort et l'agrément.

2. Surtout du projet Chassériau (*Akhbar*, 23 septembre 1858). La question d'une nouvelle ville à Mustapha était à l'ordre du jour depuis qu'on agissait celle des chemins de fer algériens (*Akhbar*, 1^{er} janvier et 2 mars 1858). Il semble bien qu'elle ait été oubliée en 1859 et que le projet de la rue du Rempart l'ait reléguée à l'arrière plan. On n'en parle plus dans la presse ; seul de Baudicour parle des plans Vigouroux-Caillat et Chassériau en 1860.

3. *Arch. M.*, 18 juin 1867. Le rapporteur en fit alors l'historique. En 1870 (23 juin), après l'enquête poursuivie auprès des autorités compétentes, le Conseil l'approuva de nouveau, malgré l'objection que l'exécution du plan

estima qu'il était « conçu en vue de besoins qui n'existent pas, écrivait-il, ou n'existeront pas d'ici à de longues années ». La Commission des alignements le rejeta. Il fut soumis par les auteurs à l'Empereur, en 1865. L'ingénieur en chef voulut bien reconnaître que les terrains manquaient dans Alger et que l'avenir commercial de la ville était au Sud du port ; mais ce fut la seule satisfaction donnée aux auteurs. En 1867 enfin, sous le nom de projet O. Mac-Carthy, Lebatteux et Compagnie, on le retrouve dans les délibérations du Conseil municipal qui voulut bien émettre un avis favorable, mais sous la réserve qu'il n'en résulterait aucune charge pour la Commune. On entendit à cette occasion un contradicteur exprimer une opinion bien commune alors entre les murs de l'enceinte d'Alger : la construction d'une nouvelle ville porterait « une atteinte sérieuse aux intérêts des habitants de l'ancienne ; les besoins d'avenir étaient plus ou moins problématiques », le développement de la prospérité, à l'intérieur de la province, serait lent ; Alger et son port actuel suffiraient d'ici longtemps. Il valait mieux s'occuper du quartier de la Préfecture déchu de sa première importance, malsain et mal habité¹.

conçu en vue « d'une pure spéculation », avilirait le prix des terrains de la ville d'Alger. La guerre et la crise qui suivirent firent oublier ce projet, qui n'aurait d'ailleurs pas rencontré le même accueil après la séparation de Mustapha.

1. *Idem*. Les termes du rapport montrent que déjà ce quartier était complètement abandonné par la population aisée « à la population pauvre qui, disait-on, trouverait mieux sa place dans les quartiers libres de la haute ville ». Ce n'était pas chose récente ; car en 1851 (28 mai) le quartier Bab-el-Oued — et il s'agissait bien des parages de la rue du même nom — était mentionné comme « exclusivement fréquenté par les Espagnols et les Italiens ». Cependant en 1848 encore, des membres du Conseil municipal habitaient dans

Le Conseil de la Ville était vers la même époque sollicité par d'autres auteurs de projets, qui ceux-là concernaient la vieille ville. Le plan de Vigouroux et Caillat ne l'avait pas négligée ; il faut ajouter d'ailleurs que les créations prévues n'étaient guère heureuses et qu'elles avaient le suprême défaut de traverser la ville indigène dans tous les sens¹. Plus modestes furent les propositions de l'entrepreneur Picon et de l'ingénieur civil J. de Redon. Tous les deux visaient le quartier de la Préfecture, dont l'insalubrité apparaissait comme un danger permanent, au lendemain de l'épidémie de 1865. Le premier se contentait d'y percer trois rues de 8 mètres, rayonnant de la petite place de la Préfecture² ; l'autre modifiait tout le quartier d'une manière beaucoup plus sensible³. Seul ce dernier projet, adopté le 3 juin 1870, donna lieu à une convention qui devint d'ailleurs caduque en 1874.

Il était d'ailleurs une autre préoccupation, déjà ancienne, qui orientait de plus en plus les esprits vers d'autres perspectives, et détournait peu à peu l'attention du centre de la ville pour la fixer sur la périphérie. Alger, comme la colonie toute entière, remise de la crise de 1871, reprenait sa marche en avant ; l'accroissement de sa population en était la preuve indiscutable. De 1860 à 1872, elle s'était maintenue dans les

les rues d'Orléans, de la Licorne, Bélisaire et Doria (séance d'installation du Conseil du 27 mars 1848).

1. On y voyait une rue tracée derrière la cathédrale et le Palais d'hiver et trois autres au-dessus, une grande place avec une église au centre de la Casbah.

2. *Arch. M.*, 18 août 1866.

3. *Arch. M.*, 28 mai, 3 et 23 juin 1870 ; 11 février et 19 juin 1874.

environs du chiffre de 48.000 habitants ; de 1872 à 1881, elle montait à plus de 65.000 ¹, et cette ascension était bien due pour une bonne part à l'élément européen, français et étranger ². L'idée s'imposait de plus en plus que les servitudes de la zone militaire des fortifications, jointes à l'accaparement de nombreux terrains à l'intérieur de la ville, comprimaient la population d'une manière nuisible aux intérêts de la commune. Il fallait y remédier au plus tôt, si l'on ne voulait pas assister à un exode en masse vers les faubourgs du Sud, qui prenaient déjà figure de ville. Il suffisait de consulter les recensements de 1872 et de 1881 relatifs à Mustapha pour se rendre à l'évidence ; l'accroissement de la population européenne s'y révélait presque égal à celui des mêmes éléments de la population proprement algéroise ³. Des faits nouveaux allaient confirmer cette opinion, que l'agglomération entière ne manquerait pas de profiter de l'essor général de la colonie ; le problème apparaissait dès lors comme plus vaste que ne pouvaient l'imaginer quelques entrepreneurs de construction, entre les murs de la ville d'Alger. La question de la réannexion et de la fusion de Mustapha devait être infailliblement liée à celle des fortifications.

1. Voir le graphique II.

2. Voir p. 101, note. 1

3. Les chiffres étaient les suivants : 1872 : 6.893 habitants ; 1881 : 11.643 habitants, c'est-à-dire un accroissement de 4.750 habitants.

3. — ALGER DE 1880 A 1895.

Si l'on voulait caractériser, dans l'histoire économique de l'Algérie, l'époque qui commence vers 1880, on pourrait la dénommer à juste titre « l'ère de la vigne ». On verra ¹ de quelle importance a été l'essor pris par cette culture dans le département d'Alger, le regain d'activité qu'elle a donné aux affaires, l'immigration qu'elle a suscitée. L'enrichissement qui en est résulté a contribué dans une large part au développement de l'industrie du bâtiment, où des capitaux acquis par le commerce qui bénéficiait de la prospérité agricole, ont cherché et trouvé un emploi rémunérateur. Tous ces faits, colonisation, développement des cultures, accroissement de la fortune du pays et de la capacité de consommation, essor de la construction, sont intimement liés les uns aux autres et s'expliquent mutuellement. Or Alger était vraiment la capitale commerciale de l'Algérie ², le port le mieux relié à la métropole ³, et par ailleurs le débouché maritime de la région la plus productive ⁴, à laquelle allaient la rattacher de plus en

1. Voir p. 503.

2. Elisée Reclus (*Géog. Universelle*, XI, l'*Afrique septentrionale*, p. 517) écrit en 1886 qu'Oran est « la première ville de l'Algérie par l'importance du commerce », sans appuyer d'ailleurs cette assertion sur aucune preuve précise.

3. Voir la carte des « Lignes de navigation à vapeur entre la Berbérie et les côtes opposées ». (E. Reclus, *o. c.*, XI, p. 622).

4. P. Delorme (*o. c.*) De 1885 à 1905, la production du vin dans le département d'Alger a constamment dépassé celle de l'Oranie, sauf en 1892 et en 1899.

plus étroitement des voies de communication à grand rendement.

C'est en effet dans la période de 1880 à 1896 qu'ont été terminées les voies ferrées principales du réseau à voie large et qu'a été inauguré le réseau départemental à voie étroite. Blida était relié à Alger, depuis 1862, Oran depuis 1868¹; en 1887, la ligne d'Alger-Constantine était enfin achevée². Celles de Bougie et de Tizi-Ouzou le furent en 1888 et 1890³; celle de Blida-Médéa-Berrouaghia en 1892⁴. D'autre part, le décret du 16 janvier 1892 concéda au Département d'Alger tout un réseau de tramways à vapeur desservant le littoral, de Castiglione à Aïn-Taya et drainant la Mitidja par ses deux extrémités, par Rovigo et l'Arba à l'Est, par Marengo et Coléa à l'Ouest⁵. Dellys et Boghni furent reliés à la voie ferrée d'Alger-Tizi-Ouzou en 1896 et en 1900⁶. L'agglomération algéroise était en outre desservie par le rail des C. F. R. A.

1. Le chemin de fer de Blida fut inauguré le 15 août 1862. La ligne d'Oran ne fut livrée complètement à la circulation qu'en mai 1871. (Ed. Dalles, *o. c.*, p. 196).

2. Pendant longtemps une lacune subsiste entre l'Alma et Sétif.

3. Voir *Statistique industrielle de l'Algérie*, Alger, 1926, p. 205-211.

4. Le Conseil municipal d'Alger insista (9 mars 1894) pour le prolongement de la ligne sur Boghari.

5. Ce réseau fut établi par la Société des Chemins de fer sur routes d'Algérie (C. F. R. A.) Il était question en 1895 d'un projet de tramway à vapeur, avec embranchement sur Bouzaréa, d'El Biar à Cheragas, présenté par la dite société le 6 octobre 1894 (*Arch. M.*) La ligne d'Alger-port à Rovigo fut mise en service jusqu'à l'Arba, le 31 mars 1897, jusqu'au terminus le 17 octobre 1898; celle de Coléa, jusqu'à Guyotville le 17 juillet 1899, jusqu'à Zeralda le 27 août 1899, jusqu'à Coléa le 4 décembre 1900.

6. Le 2 février 1893, le conseil municipal eut à émettre un avis sur le projet de prolongement de la ligne de Biskra sur Touggourt et Ouargla. Il se montra défavorable, estimant avec son rapporteur que la véritable voie de pénétration saharienne était celle d'Alger-Laghouat-Ghardaia-Goléa. On

dans toute sa longueur, de St-Eugène et de Bab-el-Oued à Hussein-Dey¹. En 1896, on décidait la substitution de la traction électrique à la vapeur, du moins pour la traversée de la ville²; la ligne fut électrifiée dans la suite jusqu'à Maison-Carrée (5 janvier 1900).

On sait quelle importance peut avoir, pour l'extension d'une ville, l'amélioration des transports de voyageurs et combien les banlieues sont appelées à profiter de la rapidité et de la fréquence de leurs communications avec les villes, surtout quand elles sont surpeuplées, ou partiellement, ou en totalité. Or ce fut le cas de Mustapha par rapport à Alger, le jour où des tramways sur rails succédèrent aux omnibus à chevaux, et encore mieux lorsque la traction électrique remplaça la traction animale. De bonne heure et pendant longtemps Alger et sa banlieue furent desservis par des « corricolos », plus pittoresques que confortables³. Dès 1841, les petites voitures dites « de Bab-Azoun » nécessitaient une cavalerie de 300 chevaux⁴; en 1852⁵, Fromentin notait qu'il

parle même du Soudan et du Niger. La ville d'Alger ne pouvait disait-on, se rallier à un projet qui nuirait à son port en détournant au « profit de la région constantinoise tout le commerce du Sud du département », dont elle était le chef-lieu et le débouché naturel.

1. Depuis 1895 (24 février).

2. *Arch. M.*, 18 octobre 1896. Les travaux étaient terminés en septembre 1898.

3. Tous les auteurs de guides et tous les visiteurs d'Alger en ont parlé et se sont amusés des noms bizarres qu'on leur avait donnés comme enseignes : « Le Lion du désert, Le Léopard, Le Plaisir des dames, La Complaisante, La Frégate à vapeur, Le Sol lucet omnibus, Le Berceau d'amour ». (Ch. Desprez. *Alger naguère*, etc., o. c.)

4. *Tabl. de la sit.*, 1841, p. 131.

5. E. Fromentin (o. c.) Il s'agit plutôt de la banlieue du Sud. Il note, en

y avait 80 omnibus de ce genre faisant le service avec « la banlieue de l'Est ». Jusqu'alors il avait fallu se contenter des diligences, dont la principale entreprise était celle des « Messageries générales de l'Algérie ¹ ». Mais la traction hippomobile devait apparaître comme trop lente au fur et à mesure que les faubourgs s'étendaient ; elle ne convenait guère en effet à une ville dont la caractéristique principale, conséquence de la topographie du site, était d'être étirée entre un rivage et des coteaux. Aussi, en 1872, des propositions étaient faites pour l'installation d'un « chemin de fer américain », c'est-à-dire de tramways sur rails, à traction animale il est vrai, entre la Pointe Pescade et Hussein-Dey, soit un parcours d'environ 10 kilomètres ; ni Paris, ni aucune des grandes villes de France n'en était encore dotée ². Le Conseil municipal les rejeta, en raison de l'étroitesse des rues d'Alger, et aussi pour donner satisfaction aux doléances des entrepreneurs de corricolos ; puis la recommandation de Jules Favre ramena les suffrages sur l'une d'elles, sous la réserve que, dans la traversée de la vieille ville, les rails emprunteraient les boulevards du front de mer ³. Cependant ce fut un autre projet qui l'emporta, en 1874 ⁴. Les tramways, installés d'ailleurs sur des voies défectueuses, commencèrent à fonctionner en 1876 et ils n'eurent pas de peine à conquérir la faveur du

décrivant la place du « Burnous » (Bournou) qu'elle est le lieu de stationnement de ces voitures, où l'on en voit toujours une vingtaine.

1. J. Duval (*o. c.*) V. Bérard (*o. c.*) L. Piesse (*o. c.*) les mentionnent.

2. *Arch. M.*, 14 février 1872. Proposition Kieffer.

3. *Idem*, 14 mars 1872. Proposition Janin. 14 juillet 1872. On fit remarquer que des études étaient entreprises à Paris et à Marseille.

4. *Idem*, 18 août et 28 septembre 1874. Projet Heitz et Emile Franck.

public¹. Malheureusement la société concessionnaire ne put supporter les charges de l'exploitation et cessa son service en 1882², bien que le Gouvernement général eût invité les communes intéressées d'Alger, de Mustapha, de Hussein-Dey et de St-Eugène à collaborer pour en assurer la reprise³. L'Administration qui, avec raison, attribuait une grande importance à cette question, fit étudier un projet par les Ponts et Chaussées ; mais le Conseil municipal d'Alger s'opposa au passage de la voie par les rues Bab-Azoun et Bab-el-Oued, et l'affaire fut abandonnée⁴. Elle ne fut reprise qu'en 1891⁵, mais sous une autre forme.

Les habitants des hauts quartiers dominant la rue d'Isly réclamaient des services de voitures publiques, et, s'appuyant sur l'exemple de Bab-el-Oued qui devait son récent développement à l'amélioration des communications, ils mettaient en avant la menace d'une émigration vers les communes suburbaines et la dépréciation des immeubles d'Alger au profit de Mustapha Inférieur et du Plateau Saulière. Le Conseil de la Ville s'émut et accorda à l'entreprise Dalaize, société de « tramways-omnibus », la concession pour douze ans des lignes Hôpital du Dey-Colonne Voirol, Hôpital du Dey-Plateau Saulière, Tournants Rovigo, celle-ci devant desservir la cité Bisch ; les concessionnaires faisaient d'ailleurs entrevoir la transformation éventuelle de ces lignes en lignes

1. *Idem*, 3 octobre 1878.

2. *Idem*, 12 février, 3 octobre 1878, 22 juillet 1882.

3. *Idem*, 22 juillet 1882.

5. *Idem*, 8 novembre et du 15 décembre 1884. Entre temps, une proposition Empein avait été présentée au conseil (25 mai).

5. *Idem*, 24 avril 1891.

de tramways sur rails ¹. En même temps, du côté de Mustapha, la Société des Messageries de Belcourt obtenait d'une commission intercommunale le même privilège pour les lignes d'Alger-Mustapha Inférieur-Hussein-Dey et pour celles de Fontaine Bleue, du Ruisseau et de Kouba ²; la Société des voitures de St-Eugène, pour les lignes d'Alger-St-Eugène-Pointe Pescade-Bains Romains et d'Alger rampe Vallée-Prierson civile. De toutes parts, comme on le voit, la population réclamait des relations faciles avec la cité-mère. En 1893, la Société Dalaize proposait l'installation du rail sur ses lignes, et l'année suivante la traction électrique ³. Les communes intéressées et le Conseil général approuvaient le projet qui, après avoir suivi toute la filière des conférences, des bureaux et du Conseil d'État, fut enfin définitivement sanctionné par le décret Présidentiel du 17 septembre 1896 ⁴. Ainsi furent établis, entre l'Hôpital du Dey, à Bab-el-Oued, et la Colonne Voirol, à Mustapha, 5 k 600 de tramways électriques qui furent les meilleurs adjuvants pour la croissance de la ville du Sud et sa fusion avec Alger. La concession, accordée pour 50 ans, fut rétrocédée à la Compagnie Thomson-Houston. A peine les travaux étaient-ils commencés que de nouvelles propositions surgissaient pour des lignes du Boulevard Bru, à Mustapha, des Tournants Rovigo et d'El Biar du côté de l'Ouest ⁵.

1. *Arch. M.*, 24 avril et 28 décembre 1891, 14 mars 1892.

2. *Idem*, 4 mars 1892.

3. *Idem*, 10 mars 1893.

4. *Idem*, 9 mars et 31 août 1894, 11 janvier, 1^{er} juin, 5 juillet, 2 août, 2 et 25 septembre 1895, 27 mars, 17 avril, 10 juillet, 11 et 28 août, 4 décembre 1896.

5. *Idem*, 2 et 9 octobre 1896.

Tandis que l'on travaillait ainsi à relier la ville à toute sa banlieue, la question du déclassement des fortifications s'imposait de plus en plus aux édiles d'Alger, et, dans leur esprit, elle était forcément liée à celle de la réannexion de Mustapha ; car ils entendaient bien ne favoriser la liaison des deux villes que pour en rendre la fusion inévitable. A défaut et dans l'attente de cette solution, ils se préoccupaient d'obtenir de l'autorité militaire le plus de terrains possibles intra muros et de maintenir la population aisée dans les quartiers de la vieille ville en procédant à sa réfection.

Il y avait longtemps que le Conseil municipal d'Alger multipliait les vœux pour la suppression, au moins partielle, de l'enceinte. Déjà, en 1860¹ il avait demandé l'abolition des servitudes militaires qui rendaient improductive une énorme superficie de 300 hectares et donnaient aux environs immédiats des murs « l'aspect d'un désert ». Dans l'adresse qu'il

1. *Idem*, 16 février 1860. Les trois zones de servitudes s'étendaient en profondeur aux distances respectives de 250, 487 et 974 mètres ; en surface elles représentaient 77 hect. 50, 73, 47 et 150, 97. On se plaint dans le Conseil de n'apercevoir « à plusieurs centaines de mètres autour de la muraille... pas un arbre, pas une maison, pas un signe de végétation ». Ce reproche invite sans doute l'autorité militaire à multiplier les plantations. Elle avait d'ailleurs déjà depuis longtemps pris des mesures de conservation et d'extension (*Arch. D. F.*, carte 7. Projets pour 1842. Apostille du chef du Génie, carte 15. Projets pour 1853-54. Mémoire du chef du Génie, cart. 16. Demande de crédits pour de nouvelles plantations, 16 mai 1857. « Celles entreprises depuis trois années ont parfaitement réussi ». Cart. 18. Projets pour 1861-62. Nouvelle demande de crédits). Dans cette œuvre de plantation se distingua particulièrement le futur général Farre, dont le nom figure déjà dans les archives du Génie en 1855, alors qu'il était capitaine attaché à la chefferie d'Alger. Il multiplia sur les terrains militaires les plantations d'eucalyptus et de pins, quand il devint en 1874 commandant supérieur.

présenta à l'Empereur¹, il invoquait l'exemple de Lille, du Havre et de Toulon. Il était d'ailleurs prêt à restreindre sa demande au côté Sud, celui de Mustapha. Le silence se fit sur cette question jusqu'à 1871, peut-être à cause des crises qui sévirent de 1864 à 1867, peut-être aussi parce qu'on attendait, après le voyage de Napoléon III en 1865 et la publication de sa lettre à Mac-Mahon², des satisfactions qui d'ailleurs ne vinrent pas. Le 24 février 1871³, l'assemblée municipale d'Alger reprenait le vœu de 1860, mais d'une manière plus radicale, en demandant la démolition pure et simple de l'enceinte d'Alger, dans sa partie Sud. Bien que les arguments invoqués fussent parfaitement fondés — resserrement de la population dans l'enceinte, tendance de la ville à se développer du côté de Mustapha, déplacement du centre que les projets d'extension du port permettaient d'entrevoir — il semble que le Conseil ait cédé, en cette occasion, au désir de répondre au décret du 26 janvier qui venait de séparer la ville de son faubourg du Sud⁴. En tous cas, toutes les Municipalités qui se succédèrent depuis cette époque renouvelèrent ce vœu, en même temps qu'elles réclamaient

1. *Arch. M.*, 13 septembre 1860. On sacrifiait d'ailleurs volontiers le côté de Bab-el-Oued, qui était, selon le Maire, « pour ainsi dire sans issue » et dont les fortifications pouvaient subsister « sans inconvénient ».

2. Voir p. 222.

3. *Arch. M.*, 24 février 1871. « On peut prévoir dans un avenir plus ou moins éloigné, avec l'exécution de l'arrière-port projeté, que l'Agha deviendra le centre de la ville ». « La clef de la ville, dit avec raison un conseiller, n'est pas sur ces remparts, mais sur les hauteurs ».

4. *Idem.* Une autre préoccupation, d'ordre politique et social, inspirait le conseil. Il fallait porter remède à la crise du chômage en donnant du travail aux ouvriers. Le 27 février, l'Association Républicaine adressait un vœu pour la démolition des remparts.

la réannexion de Mustapha¹. Devant le refus du Génie², il apparut que le seul moyen de vaincre la résistance de l'autorité militaire serait de recourir à l'achat des terrains de la fortification ; c'est dans cette voie qu'on s'engagea en 1882.

En vue de cette opération et à l'appui de ses revendications, le Conseil fit dresser³ un « plan des immeubles appartenant au Domaine et aux servitudes militaires »⁴. Il ressortait de ce document saisissant que sur 160 hectares de la surface totale *intra muros*, il n'en restait pas tout-à-fait 86 pour la ville même et 58 pour les constructions ; près des deux-tiers étaient donc indisponibles pour les particuliers. En outre, en dehors des limites de l'enceinte, on comptait, avec le Fort l'Empereur et la bande de terrains qui le rattachaient à la place : 84 hectares environ de terrains, établissements militaires et fortifications, 24 de terrains et établissements domaniaux, soit au total pour ces deux catégories de domaines, 182 hectares. Les trois zones de servitudes militaires encerclant la ville occupaient une superficie de plus de 166 hectares de terrains non militaires, mais soumis aux règlements. Les quais d'Alger depuis la Santé et y compris les bassins de radoub appartenaient au Domaine, étaient inaliénables, et, au point de vue militaire, formaient un « polygone exceptionnel » où l'on ne pouvait bâtir sans l'autorisation du Directeur des fortifications et dans certaines conditions seulement.

1. *Idem*, 13 octobre 1874, 13 septembre et 25 octobre 1878.

2. *Idem*, 7 mai 1875.

3. *Idem*, 20 janvier 1882. Le 17 avril, en renouvelant son vœu, le Conseil envisageait l'achat des terrains militaires. Le Conseil général l'appuyait. On décidait des démarches auprès du Ministre de la Guerre et de la représentation algérienne au Parlement (30 mai et 25 août).

4. Voir le plan V qui en est la réduction.

Alger - Terrains et Servitudes Militaires en 1882



Echelle du 25.000^e

Le 16 juillet 1883¹ le Maire pouvait annoncer au Conseil qu'une proposition de loi, agréée par le Ministre de la Guerre, venait d'être déposée devant le Parlement « sur le déclassement définitif de l'enceinte continue d'Alger moyennant le rachat par la Ville et l'acquisition des terrains militaires ». A cette époque précisément, l'opinion publique s'intéressait à divers projets de transformation, d'agrandissement et d'embellissement de la ville, qui reposaient essentiellement sur la suppression de ses fortifications ; une campagne active était menée par l'auteur du plus vaste de ces plans, Eugène de Redon², fils de l'ingénieur civil dont nous avons déjà mentionné les travaux. Le Génie ne voulait pas entendre parler du déclassement intégral, ni du recul de l'enceinte qui devrait envelopper des surfaces trop étendues³ ; il admettait seulement la réduction des zones militaires, l'extension du polygone exceptionnel et de larges ouvertures au Nord et au Sud de la fortification, pour faciliter le passage et les relations suburbaines⁴. C'est sur cette base que l'on pouvait espérer conduire les négociations avec quelques chances de succès. Mais les partisans du déclassement intégral étaient nombreux au Conseil et les représentants de l'Algérie dans les Chambres travaillaient à faire triompher cette dernière solution⁵. Le Ministre de la Guerre, sur l'avis du Comité des fortifications, repoussait leurs propositions et cherchait à concilier les intérêts en conflit, soit par le déclassement partiel moyennant

1. *Arch. M.*, 16 juillet 1883.

2. *Idem*, 16 juin, 13 octobre 1884, 12 janvier 1885, 7 juin 1886.

3. *Idem*, 16 avril 1885.

4. *Idem*, 19 mai 1885.

5. *Arch. M.*, 5 et 28 juillet 1886, 9 août 1886.

14 millions, soit par le déplacement des murs ¹. Entre temps le projet de Redon était à deux reprises adopté en principe ² par le Conseil municipal qui intervint directement auprès du nouveau Ministre, le général Ferron ³. Celui-ci n'hésita pas à prescrire l'étude de l'aliénation totale au profit de la Ville des fortifications qu'il considérait « comme inutiles au point de vue de la défense et préjudiciables au développement que devait prendre inévitablement la capitale de nos possessions de l'Afrique du Nord ». Un projet de loi allait être déposé par lui lorsqu'une crise ministérielle entraîna sa chute, et il fallut revenir au déclassement partiel et aux propositions du Génie un moment acceptées par le Conseil municipal ⁴, puis abandonnées à cause de quelques exigences sur le mode d'exécution ⁵.

Ce sont en définitive ces propositions qui, dans leurs grandes lignes, devaient servir de bases aux nouvelles conférences et à la convention qui en sortit. Le projet de traité adopté le 7 novembre 1887 ⁶ témoignait d'un esprit de conciliation évident de la part de l'autorité militaire et du service des fortifications en particulier. Il livrait à la Ville plus de 21 hectares dont la plus grande partie était située du côté le plus intéressant, celui du Sud, avec 7 hectares pris sur le Champ de manœuvre et le reste à l'intérieur et sur la bordure extérieure du mur de Bab-Azoun ; du côté de Bab-el-Oued, où

1. *Idem*, 31 mai, 15 août et 6 septembre 1886.

2. *Idem*, 10 août 1885 et 20 juillet 1886.

3. *Idem*, 29 décembre 1887.

4. *Idem*, 10 octobre et 7 novembre 1887.

5. *Idem*, 29 décembre 1887.

6. *Idem*, 7 novembre 1887.

près de 6 hectares étaient abandonnés, la cession la plus appréciable concernait les terrains de l'Arsenal ; en outre quelques immeubles, comme les casernes Lemercier et Macaron, constituaient des lots à part. Comme l'estimation s'élevait à 10 millions pour l'ensemble et que la Guerre en réclamait 12, la Ville n'aurait à en déboursier que 2. Le Comité de défense avait mis comme conditions que des boulevards militaires, larges de 50 à 60 mètres, borderaient la partie de l'enceinte désormais ouverte et que des grilles, munies à l'occasion de plaques blindées, y seraient installées. Cette dernière précaution, que le général Ferron avait jugée « inutile et sans valeur »¹, ne manqua pas de provoquer l'hilarité des habitants. Les négociations furent longues, le Conseil revenant avec obstination sur l'idée du déclassement intégral² et l'autorité militaire ripostant par un redoublement d'intransigeance. Elle allait jusqu'à soutenir que la fortification, sinon les servitudes et quelques immeubles, était intangible, si l'on ne voulait pas s'exposer, au cas d'une insurrection, à voir les étrangers et les indigènes de la ville faire cause commune avec ceux de l'intérieur du pays³. C'est le 27 novembre 1891 seulement que fut enfin signée entre la Municipalité et le Génie une convention, qui devait être approuvée par les Ministres de la Guerre, des Finances et de l'Intérieur et sanctionnée par une loi prononçant le déclassement partiel de l'enceinte d'Alger⁴.

1. *Arch. M.*, 29 décembre 1887 et 8 mars 1889.

2. *Idem*, 30 décembre 1887.

3. *Idem*, 8 mars et 12 juin 1889.

4. *Idem*, 16 janv, 16 février, 20 mars, 10 et 24 avril, 25 août et 27 novembre 1891.

Par ce traité¹, la Ville recevait, moyennant 10 millions à payer en dix annuités, plus de 30 hectares de terrains : gain appréciable par rapport aux prévisions de 1887, d'autant plus que, si les concessions étaient réduites quant aux terrains du Champ de manœuvre, c'est-à-dire sur le territoire de la commune ennemie de Mustapha, la compensation était grande sur celui d'Alger, où de nouveaux quartiers pouvaient être désormais créés. La Ville allait disposer en effet de plus de 16 hectares du côté de Bab-el-Oued, avec les magnifiques emplacements planes de l'Esplanade et de l'Arsenal ; du côté de Bab-Azoun, si la superficie cédée était sensiblement moindre, les 9 hectares qu'elle représentait offraient les plus belles perspectives à la construction. La région comprise entre la rue de Constantine et le boulevard dominant les quais (boulevard Carnot) cesserait enfin d'être exclusivement militaire ; les terrains acquis, au Sud de la Manutention, étaient, il est vrai, fort en contrebas de ces deux voies et nécessiteraient des fondations coûteuses ; mais leur situation compensait avantageusement cet inconvénient. Entre la rue d'Isly et la rue St-Augustin prolongée, il y aurait, sur les espaces disponibles, des difficultés inverses ; ici il faudrait dérocher à outrance et multiplier les escaliers ; mais les entrepreneurs avaient appris à ne plus reculer devant les accidents

1. *Idem*, 28 décembre 1891. Les surfaces concédées étaient : du côté de Bab-Azoun de 9 hect. 40 a. 05 c. — Du côté de Bab-el-Oued, de 16 hect. 70 a. 71 c. — Au Champ de manœuvre, de 4 hect. 70 a. 72 c. Soit au total 30 hect. 81 a. 48 c. dont 21 hect. 19 a. 15 c. de terrains à bâtir et 9 hect. 62 a. 38 c. de voirie. Il faut ajouter au total la superficie des deux boulevards militaires du Nord et du Sud, soit 2 hect. 26 a. et 2 hect. 45 a. 80 c. en tout 4 hect. 71 a. 80 c. en réalité 35 hect. 53 a. 28 c. au total.

de la topographie d'Alger. Entre la rue d'Isly et la rue de Constantine, où la présence d'un îlot de terrains militaires avait depuis si longtemps contrarié l'achèvement de la rue d'Isly et de la rampe Bugeaud¹ un petit quartier, appelé à un brillant avenir, pouvait désormais compléter d'une manière plus moderne le vieux quartier déjà sorti de terre en 1846. En dehors des murs et au-delà d'un magnifique boulevard dont la largeur ne pouvait être réduite — les exigences du Génie servirent merveilleusement en cette circonstance les intérêts de l'urbanisme — la deuxième et la troisième zone militaire offraient à la ville d'Alger le moyen d'opérer sa soudure complète avec Mustapha ; il paraîtrait de plus en plus difficile de maintenir la séparation administrative des deux communes.

Il fallut toutefois beaucoup de formalités, de démarches et de décisions pour que la convention produisît tous ses effets. Le 28 mars 1893, le Journal Officiel publiait les deux lois autorisant le déclassement partiel et un emprunt de 12.900.000 francs destiné à permettre à la Ville de payer le prix des terrains cédés². Le Conseil municipal n'avait pas attendu cette date pour demander la constitution des polygones exceptionnels indispensables pour l'utilisation des zones voisines de l'enceinte, au Nord et au Sud³. Le traité une fois approuvé, pressé par l'opinion publique et par les spéculateurs, il pres-

1. Voir p. 192.

2. *Arch. M.*, 7 avril 1893. L'emprunt devait être fait au Crédit Foncier de France. Voir sur la réalisation du traité les séances des 27 et 28 décembre 1891, des 4 et 9 mars, du 17 juin, des 5, 19 et 26 août, du 18 novembre 1892, du 17 mars 1893.

3. *Idem*, 28 octobre 1892.

sait à son tour le Génie d'activer le dérasement prévu¹. En mai 1894, le rempart et la porte Bab-el-Oued étaient abattus² ; le front de Bab-Azoun était attaqué quelques mois après. Le 25 mars 1896 était signé le décret Présidentiel autorisant l'établissement de polygones exceptionnels au Nord et au Sud de la ligne des fortifications, avec autorisation de construire³. Devant l'empressement apporté par la Ville à acquitter les annuités fixées par le traité, le Génie livrait successivement et par anticipation, de juin 1893 à juin 1896, tous les terrains et les bâtiments dont le rachat avait été autorisé⁴. La date de 1896 est donc, dans l'histoire de la Place et de la Ville d'Alger une date mémorable : pour la première fois, de larges brèches étaient faites dans l'enceinte qui enserrait la cité ; le vieux dogme de la fortification continue, si préjudiciable aux villes qui ont l'honneur et le malheur d'être des places de guerre, recevait une atteinte grave⁵.

Ces longues et pénibles négociations et l'examen des projets dont l'exécution était subordonnée à leur succès avaient tenu la première place dans les délibérations du Conseil

1. *Idem*, 14 avril, 6 octobre 1893, 26 janvier et 18 octobre 1894.

2. *Idem*, 19 mai 1894.

3. *Idem*, 25 mars 1896. Le Génie avait opposé son refus à deux reprises (6 octobre 1893 et 6 avril 1894).

4. Les terrains d'Isly-Bugeaud, en juin 1893, (*Arch. M.* 22 novembre 1895) ceux du boulevard Carnot et de la rue de Constantine, en mai 1896 (15 mai 1896) et les autres en juin (25 juin).

5. Il est bon de rappeler ici que le général Charon, alors qu'il était chef de Génie à Alger avait désapprouvé le projet d'enceinte continue (*Arch. D. F.*, cart. 10. Apostille du Directeur. 20 avril 1845. Il fait allusion à son avis, donné en 1838, qui fut écarté par le Ministre Maréchal Vaillant. « La défense doit être tirée de l'extérieur » écrivait Charon le 27 mars 1840. (*Arch. F. F.*, cart. 5).

municipal. D'ailleurs, sur le territoire de la commune, où l'on négligeait Bab-el-Oued, et en dehors des terrains militaires, il ne pouvait plus être question, à moins de bouleverser toute l'œuvre antérieure, que de quelques travaux de second ordre. Aussi la période de 1880 à 1896 ne fut-elle marquée par aucune de ces grandes entreprises qui avaient donné pour longtemps à la ville sa physionomie et les artères principales de sa voirie. On vivait dans l'attente des décisions qui provoqueraient un nouvel essor de la construction, et l'on se réservait ; il en résulta même une crise de chômage qui dura trois ans¹. Une seule rue nouvelle fut créée, et encore n'était-elle que le prolongement de la rue Randon au-delà de la Synagogue, conformément aux vieux programmes qui faisaient de la « rue du Centre » une percée continue unissant l'ancien fossé du Sud à celui du Nord². La Commission des alignements du Conseil municipal exhuma en 1883 le programme sanctionné jadis, en 1861, par le Gouverneur Général³, projet concernant cette voie et la rue Bruce prolongée. L'utilité publique fut déclarée⁴ ; mais la société qui s'était offerte pour exécuter les travaux se désista en 1884⁵. Le projet fut alors repris par le Conseil⁶, et,

1. De 1886 à 1888 inclus (*Arch. M.*, 7 avril, 25 mai et 7 juin 1882).

2. Voir p. 277.

3. Décisions du 25 avril et du 19 juin 1883 (*Arch. M.*, 17 juillet 1883). Dans un projet Koechlin-Schwartz (4 mai 1883) figurait l'ouverture de la rue Randon prolongée ; la Commission y ajoute l'achèvement de la rue Bruce, que l'on avait jadis ajourné comme trop coûteux. Une convention fut signée le 8 mai 1883 (16 juin).

4. Décret du 16 janvier 1884.

5. Le 18 avril 1884 (*Arch. M.*, 16 juin). Le Conseil en rejeta la responsabilité sur l'autorité supérieure et incrimina les lenteurs administratives (23 juin).

6. *Arch. M.*, 7 septembre 1885.

en 1887 un nouveau décret fut rendu ; mais cette fois il n'était plus question de la rue Bruce ¹. Les expropriations furent effectuées, l'affaire se révéla du reste peu brillante ². Sans doute cet insuccès tenait à la situation de la rue, en pleine ville indigène, et aux mécomptes éprouvés au sujet de la rue Randon et de la rue de la Lyre, dont on avait espéré faire une des rues les plus recherchées d'Alger ³. On doit toutefois reconnaître que ces rues, dont l'ouverture a été maintes fois critiquée, ont amélioré les conditions d'aération et de salubrité de l'agglomération grouillante des vieux quartiers indigènes, qu'elles ont arraché la population israélite qui les a occupées, aux taudis infects où elle était confinée, et qu'elles sont encore aujourd'hui, entre les rues de Chartres et le tronçon de la rue Bruce d'une part et le sommet de la Casbah de l'autre, les seules voies carrossables de la vieille ville des Turcs.

Cependant la population de la commune augmentait dans de notables proportions. De 1881 à 1886, elle s'était accrue de 4.972 habitants ; dans les deux périodes quinquennales qui suivirent, on enregistra des gains de 10.558 habitants et de 10.363 ⁴. Sur le chiffre total de 25.893, dont 17.257 Français et étrangers, Bab-el-Oued figurait pour 7.970 ⁵ ; sa population avait plus que doublé, malgré l'épidémie cholérique de 1885-86. Or ce quartier était par excellence le lieu de résidence de la population ouvrière, et le mouvement de sa population pou-

1. Décret du 11 juin 1887.

2. *Arch. M.*, 17 juin 1892. Il s'agissait de revendre environ 10.000 mq qui n'avaient pas trouvé d'acheteurs.

3. Voir p. 310, note 1.

4. Voir le graphique II.

5. Voir p. 531, note 1.

vait être pris, sans crainte d'erreur, comme la mesure de la prospérité commerciale et industrielle d'Alger. Sur les 874 maisons nouvelles qui s'étaient élevées dans la ville, de 1881 à 1896¹ un grand nombre avait couvert les terrains vagues et bordé les rues à peine tracées du faubourg. Il avait grandement profité des améliorations apportées aux communications² ; fait caractéristique, ses habitants étaient les premiers à réclamer l'abolition des servitudes militaires³. L'attention allait être enfin rappelée de ce côté de la ville par les acquisitions importantes que la ville retirait du traité de 1891 ; elles permettraient en effet de réaliser enfin la soudure d'Alger et de son faubourg du Nord et de faire disparaître les solitudes qui l'en séparaient jusqu'alors.

A peine la convention du 27 novembre 1891 était-elle signée, que la Municipalité d'Alger, sans attendre les lois qui devaient la sanctionner, faisait étudier par le service des travaux communaux les alignements des nouveaux quartiers à créer sur les anciens terrains militaires⁴. On retrouve dans le premier projet, que le Conseil approuva le 28 décembre⁵, l'heureuse préoccupation qui avait inspiré nos édiles dans l'aménagement du dernier quartier créé antérieurement à cette date : Alger suivait à cet égard les progrès réalisés dans nos grandes villes de France. En 1880, on estimait la surface de la voirie, intra-muros, à environ 27 hectares, pour une superficie de 160, soit une pro-

1. Voir les *Bulletins municipaux* de 1881 et 1896.

2. Voir p. 372.

3. *Arch. M.*, 28 octobre 1892 et 6 octobre 1893.

4. *Idem*, 1^{er} et 28 décembre 1891.

5. *Idem*, 28 décembre 1891.

portion de 16 %¹. Or, en 1891, sur 30 hectares environ de terrains livrés à la commune, on en consacrait aux rues et aux places 9, c'est-à-dire plus de 31 %. La largeur des 58 rues nouvelles devait varier entre 8 et 14 mètres. Le projet définitif approuvé par le Préfet, le 17 janvier 1896², marquait encore un progrès dans ce sens. On y voyait notamment, du côté de Bab-el-Oued, où, il est vrai, la valeur des terrains commandait moins l'économie de l'espace que du côté de Bab-Azoun, des ouvertures de 12, de 16, de 18 et de 20 mètres, et l'on revenait fort heureusement, pour le quartier de l'Esplanade, aux rues à arcades ; on n'avait pas oublié de prévoir une place avec square de 122 mètres sur 65. Le premier des lots livrés par le Génie fut immédiatement mis à la disposition des constructeurs ; c'était un des plus précieux, celui des terrains qui permettraient d'achever enfin la rue d'Isly et la rampe Bugaoud, le long de la rue de Constantine. On ouvrit quatre rues transversales et l'architecte Petit se chargea, moyennant une concession à bail, de la construction des voûtes, à la suite des anciennes³.

Tous les espoirs que l'on pouvait fonder sur la création de nouveaux quartiers, sur le territoire de la commune d'Alger, n'empêchaient pas la population de se porter de plus en plus vers Mustapha ; cet exode avait même pour effet d'amener la baisse des loyers dans la ville-mère et une certaine dépréciation de la propriété bâtie. Entre les recensements de 1881 et de 1896, la population de l'ancien faubourg passait de 12.279 habitants

1. *Idem*, 4 décembre 1880. Ces chiffres sont ceux qui sont donnés pour servir de bases au service du nettoyage de la ville.

2. *Arch. M.*, 26 avril 1895 et 17 janvier 1896.

3. *Idem*, 22 novembre 1895 et 17 janvier 1896.

à 30.771, soit un gain de 18.492, supérieur à celui d'Alger intra muros (17.923) ; l'écart apparaissait encore plus sensible si l'on considérait uniquement la population française et étrangère. (16.650 contre 9.278) ¹. Le quartier de l'Agha était solidement soudé à celui de Mustapha Inférieur. Quelques jardins subsistaient encore sur l'emplacement de la villa Clauzel ; mais la région comprise entre la rue Michelet (ancienne route de Mustapha Supérieur), l'usine à gaz, l'Hôpital civil et la rue de Constantine formait une petite ville assez compacte ². Le Village d'Isly était déjà rattaché par des rues et des constructions, telles que le palais des Écoles Supérieures, au reste de l'agglomération, et déjà quelques maisons bordaient les rues tracées au-dessus de la rue Michelet. Du côté du Sud-Est, le quartier Julienne avait grandi, Belcourt était né, et du Champ de manœuvre au Jardin d'Essai, les jardins maraîchers des Mahonnais tendaient à disparaître ; des rues les coupaient, des établissements industriels et des maisons de rapport les encerclaient de plus en plus. La rue de Lyon, ancienne route de Constantine par Kouba, était bordée de maisons jusqu'au cimetière du Hamma, et la route nouvelle par Hussein-Dey avait attiré un certain nombre d'industries, dont une, la tonnellerie, traduisait par sa présence la préoccupation principale du commerce algérois.

Malheureusement ³ les bonnes décisions prises aux premiers

1. Voir le graphique III.

2. Voir le *Plan d'Alger-Agha-Mustapha* publié par Adolphe Jourdan. Alger, 1895.

3. *Arch. M.*, 19 avril 1912. Rapport de Eug. de Redon. En 1878 par exemple on constatait dans le Conseil de Mustapha (15 juin) qu'aucun alignement ne présidait aux constructions entre le Plateau Saulière et le Pâté.

jours de la commune émancipée étaient restées à peu près sans effet. Aucun plan d'ensemble n'avait réglé et ordonné cette prise de possession du sol ¹. Les maisons avaient continué à s'élever trop souvent sans que les rues fussent seulement tracées, sans aucun alignement régulier, sans aucune préoccupation de l'intérêt général, de l'esthétique, ni même de l'hygiène ². Toutefois on doit reconnaître que, dans la période 1880-1896, quelques-unes des voies principales de Mustapha furent ouvertes ou pour le moins amorcées. Mais, faute de crédits, les travaux traînaient en longueur ; les propriétaires se voyaient obligés d'abandonner gratuitement les terrains nécessaires à la voirie, sous peine de voir leurs immeubles dépréciés par l'isolement et les difficultés d'accès. La Compagnie Algérienne, maîtresse de nombreux terrains sur les pentes des coteaux de Mustapha, entre le cimetière et la route de la Colonne Voirol, offrit, en 1881, d'en céder à titre gratuit des parcelles et de contribuer à la création d'un boulevard en corniche qui unirait la route nationale de Lagouat (rue Michel Supérieure) au chemin vicinal du Ruisseau (chemin des Arcades) ³. Il s'agissait, dans sa pensée, de favoriser l'éclosion

1. Un plan partiel d'alignement avait été approuvé par le Préfet le 31 octobre 1878. (*Arch. M. M.*, 4 juin 1880). On put ouvrir ainsi la rue Hoche, la rue Clauzel, la rue Denfert-Rochereau, le boulevard de l'Agha dénommé en 1881 boulevard Victor Hugo (21 juin), le boulevard Bon Accueil.

2. Ce fut notamment le cas pour le boulevard Bon Accueil (*Arch. M. M.*, 11 février 1879), et en 1890 pour le chemin Laperlier (3 mars et 3 septembre). En 1895, les rues du parc de Bois-la-Reine furent remises à la Commune par les propriétaires qui les avaient tracées (20 mai 1895 et 5 octobre 1896).

3. *Arch. M. M.*, 2 juin 1881. Une proposition Trolard avait déjà été faite (13 avril) pour l'établissement d'une promenade de 3 kilomètres, entre le Ruisseau et le point kilométrique 4 ^k,5 de la route nationale n° 1. (Voir la

d'un nouveau quartier appelé sans doute à exercer une grande attraction par son exposition au Nord et par les points de vue que l'on y trouverait. Ainsi naquit le « boulevard de Mustapha » ou boulevard Bru ¹, dont l'exécution ne répondit malheureusement pas à ce que l'on aurait pu attendre d'un pareil site ². Par contre, si l'on perdit l'occasion de doter le quartier naissant de Belcourt d'une belle voie qui l'aurait traversé du Champ de manœuvre au Jardin d'Essai, ce ne fut pas la faute du Conseil de Mustapha. On ne tint en effet aucun compte de ses protestations légitimes contre la construction de l'Arsenal sur l'emplacement où devait déboucher le boulevard Thiers, artère médiane du nouveau quartier, dont on fit une impasse ³. Impuissantes aussi furent ses sollicitations réitérées pour le déplacement du Parc à fourrages, magnifique terrain dont l'occupation par l'administration militaire paralysa le

Carte des environs d'Alger au 1/20.000 dressée au Service général du Génie en Algérie. Ad. Jourdan. Alger, 1884).

1. Ce fut en effet le Maire Bru qui fit aboutir le projet.

2. On ne prit en effet aucune mesure pour en faire une véritable promenade et on laissa masquer les plus belles perspectives par les constructions les plus disparates et les plus médiocres.

3. *Arch. M. M.*, 21 août 1893. Le Conseil s'associa à la protestation de M. Cherfils qui s'exprimait justement en ces termes : « Ce serait une faute d'aliéner une superficie de terrain d'une grande valeur, destinée avant peu à être couverte d'habitations, au profit d'un établissement militaire qui sera, comme tous les établissements militaires, un arrêt de mort pour le développement du quartier où il se trouve, et surtout pour Belcourt qui sera privé de voie de dégagement et restera séparé de Mustapha-Centre par une « muraille de Chine. Il est indéniable que l'obstination des services de la Guerre à maintenir ou à installer des établissements aux alentours immédiats du Champ de manœuvre a porté un sérieux préjudice aux quartiers qu'ils ont littéralement aveuglés. » (23 avril et 24 septembre 1898).

développement vers le Champ de manœuvre de Mustapha Inférieur ¹.

Si d'autres arguments n'avaient pas plaidé en faveur de la réannexion de Mustapha à Alger, il aurait suffi d'invoquer la situation financière de la commune suburbaine, et l'impossibilité pour elle de trouver les ressources qu'exigent les grandes entreprises d'édilité des cités modernes ². Les deux villes, dont les Municipalités se rejetaient mutuellement l'une sur l'autre la responsabilité de cet état de choses, étaient, depuis 1871, en conflit perpétuel ³. Alger ne cessait pas de renouveler ses

1. *Idem*, 20 mai 1895). La Commune le réclamait depuis 1879 : elle avait offert à plusieurs reprises le transfert du Parc sur des terrains proches du Jardin d'Essai.

2. Les procès-verbaux du Conseil de Mustapha témoignent des réclamations incessantes de la population qui demande de l'éclairage, des trottoirs, des caniveaux, des fontaines, des égouts. (Voir particulièrement les années 1894, 1896, 1897). La Commune manque d'argent. Un rapport au Conseil du 7 mars 1885 constate la nécessité d'un emprunt de 750.000 francs. Le passif est de 1.158.453 francs et pour l'exercice courant, le budget est en déficit de 11.701 francs. On l'autorise (*Arch. M. M.*, 7 janvier) à contracter un emprunt de 1.200.000 francs. Dans une lettre du 9 septembre 1895, le Préfet estime que la Ville de Mustapha est « dans l'impossibilité de faire face aux charges multiples qui grèvent son budget » (23 septembre). La commission des travaux est obligée de reconnaître, en 1898 (20 juin) que les facultés financières de la Commune sont insuffisantes. Cette année même, la Chambre adopte un projet d'emprunt de 3 millions pour ses travaux d'édilité (21 novembre). A la veille de la réannexion de 1904, la situation n'était pas meilleure. Le 10 juillet 1902, on signalait dans le Conseil que 52 rues manquaient totalement ou partiellement de trottoirs.

3. A propos de l'abattoir et de ses revenus, de l'équarrissage, des eaux. Mustapha s'opposait à l'établissement de constructions légères sur les terrains du Champ de manœuvre livrés à la ville d'Alger qui ripostait en résiliant les baux de la commune ennemie sur ces terrains (*Arch. M.*, 15 décembre 1893). Le Conseil d'Alger interdisait de construire sur cet emplacement

protestations, et ses vœux pour la réannexion étaient de plus en plus liés à la question des fortifications ; les candidats aux élections municipales n'avaient garde de les oublier dans leurs programmes ¹. Resserrée entre ses murs, la ville-mère se plaignait de n'avoir pas de banlieue ; ses établissements hospitaliers, ses aqueducs, son abattoir, son équarrissage, son usine à gaz, ses Écoles Supérieures étaient situées sur le territoire de Mustapha. Le dérasement partiel des fortifications, donnant une plus-value aux immeubles voisins, cette commune serait la première à en profiter. Les conditions de la vie économique étaient les mêmes pour les deux villes ; une proportion considérable d'habitants de Mustapha étaient de par leurs occupations et l'origine de leurs ressources des « habitants naturels » d'Alger. Alger faisait vivre la voisine, lui abandonnait une partie de ses revenus légitimes, lui donnait son eau ; les projets d'extension du port et de déplacement de la gare profiteraient surtout à l'ancien faubourg ; quantité de questions d'édilité ne pourraient être résolues sans l'unité administrative ². « La séparation des deux communes, disait en 1892 une voix autorisée, est une monstruosité, un non-sens géographique... Alger s'étend en effet dans la partie basse ³ ». Musta-

pendant huit ans pour empêcher l'exode de la population vers Mustapha (17 novembre). Mustapha accusait Alger de déverser ses immondices sur son voisin (14 avril 1871 et 13 août 1884). A propos des eaux, il prétendait être exploité par Alger (8 mai 1883).

1. *Arch. M.*, 11 avril 1890.

2. *Arch. M.*, 11 avril 1890. Le rapport du Maire contient un historique de la question et l'ordre du jour voté résume les arguments d'Alger en vingt considérants.

3. *Idem*, 17 juin 1892. Il s'agit d'Edouard Cat, professeur à l'École Supérieure des Lettres.

pha ripostait en prétendant que son voisin voulait, par le rétablissement de l'association léonine du passé, l'exploiter, le charger de contributions et lui faire payer les frais du dérasement des fortifications ¹. A deux reprises, des enquêtes prescrites par le Préfet furent favorables à la cause d'Alger, en 1891 ² et en 1894 ³. Le Conseil général et le Conseil du Gouvernement étaient d'accord pour demander la réannexion ; mais le Conseil d'État et le Ministre de l'Intérieur ajournèrent la décision. La situation politique créée par les troubles antisémites con-

1. *Idem*, 30 janvier 1891 et 8 juillet 1898. On objecte que Mustapha est ruiné, obligé de quémander un emprunt de 3 millions, que cette commune a fait preuve de la pire imprévoyance pour sa voirie et son alimentation en eau. Indépendamment des textes déjà cités sur le dénuement dans lequel Mustapha accusait Alger de l'avoir laissé pendant 22 ans, de 1848 à 1871, on formerait un long dossier avec les protestations multipliées par le Conseil de cette commune contre les tentatives de réannexion : celles de 1874 (*Arch. M. M.*, 11 juin : procès-verbal censuré par le Préfet, le 27 juin), de 1875 (*idem*, 2 décembre), de 1884 (13 août), 1885 (16 février et 16 avril), de 1890 (18 octobre), de 1891 (23 février et 10 octobre), de 1894 (9 avril, 28 mai, 27 août, 12 novembre), celle-ci appuyée par la démission et la réélection du Conseil, de 1896 (6 janvier), de 1897 (22 novembre) accompagnée d'un pourvoi au Conseil d'État, de 1898 (1^{er} juillet), de 1901 (6 septembre), de 1903 (3 janvier) et enfin la dernière protestation, du 11 avril 1904, contre le décret de réannexion.

2. *Idem*, 11 août 1884. Le Conseil général avait alors voté contre la réannexion, de peur de sacrifier Mustapha à Alger. Le Gouverneur Général Tirman se rangea à cet avis (11 avril 1890), une enquête publique, du 18 janvier au 17 février 1891, aboutit à un avis favorable (16 février 1891). Le Conseil général appuya cette fois dans ce sens (24 avril), la Chambre de commerce également (26 octobre). Un pourvoi au Conseil d'État de la Commune de Mustapha fut rejeté (24 novembre 1893).

3. *Idem*, 19 janvier, 31 juillet, 16 novembre 1894, 11 avril et 24 juillet 1895. Avis favorable du Conseil général du 26 octobre 1894 (3 juillet, 22 août, 30 octobre 1896, 14 mai, 2 juillet, 5 novembre 1897).

tribua à prolonger ce retard auquel devait mettre fin le décret Présidentiel du 10 avril 1904 prononçant la réunion des deux communes.

Les échecs successifs essuyés par la Municipalité d'Alger dans ses nombreuses démarches expliquent les caractères essentiels des projets d'extension et d'embellissement qui furent soumis à son examen, durant la période qui nous occupe. Car il se produisit alors toute une floraison de plans, analogue à celle qu'avait provoquée l'institution de la Commission de 1854. La nécessité de gagner du terrain à bâtir, sans dépasser les limites de la commune, d'arrêter l'exode de la population aisée vers Mustapha, de la retenir par des améliorations et des reconstructions opérées dans la vieille ville, par des conquêtes faites sur la mer, de maintenir envers et contre tout le centre de la vie et des affaires là où il était encore en 1880, enfin les belles perspectives offertes à la spéculation par l'abolition des servitudes militaires et la vacance de nombreux terrains livrés à la Ville : telles furent les considérations qui inspirèrent la plupart de ces plans, et les circonstances qui firent naître, parmi les auteurs de projets, une émulation telle qu'on n'en avait pas encore vue. Il eût été évidemment désirable que le problème fût posé d'une manière plus large, et que la solution embrassât toute l'agglomération d'Alger-Mustapha. Sans doute, il ne pouvait plus être question désormais de créer de toutes pièces, comme on y songeait en 1860, une ville nouvelle sur un site où l'on en avait laissé grandir une, sans programme et par suite sans ordre et sans cohésion. Mais il était encore possible de remédier à cette situation vers 1880, époque à laquelle les espaces libres ne manquaient certes pas à Mustapha : la densité de ses constructions ne pouvait être raisonna-

blement comparée à celle d'Alger. Il ne serait venu à personne l'idée de mettre en parallèle, au point de vue des difficultés techniques et financières, l'ouverture d'une voirie confortable, coordonnée et esthétique à travers les quartiers de la ville du Sud, et l'éventration, pour ne pas dire la destruction, puis la réfection de toute une partie de l'ancienne. Pourquoi revenir en outre obstinément à l'erreur des hommes qui avaient conçu le plan d'alignement de 1846, à cette lutte inégale contre les destinées naturelles d'Alger, qui tournait à l'absurde, quand on prétendait s'enfermer dans de nouvelles murailles, au moment même où l'on travaillait à faire tomber les anciennes et quand on rêvait d'un plan d'extension d'une partie d'un tout, sans toucher au reste ? De là découlait cette solution tant de fois répétée, l'emprise sur la mer. On invitait la ville à s'en aller vers Bab-el-Oued ou vers la mer, au moment où l'on apercevait en toute évidence que le port projeté en 1848 et réalisé depuis ne suffirait plus dans un avenir très prochain. Ce port avait en effet à satisfaire à de nouvelles exigences : en 1886 commençaient réellement le mouvement des navires relâcheurs et les fructueuses opérations du charbonnage¹ ; en 1892 triomphait d'une manière définitive l'idée qu'il ne pouvait se développer que d'un seul côté, celui du Sud ; à cette date était adopté le programme qui devait doter notre ville maritime de l'arrière-port de l'Agha². Dans ces conditions, comment séparer, dans n'importe quel plan d'agrandissement, dans n'importe quelle décision sur ce sujet, la ville dont la principale signification était d'être une place de commerce, du port qui était l'organe

1. Voir p. 648.

2. Voir p. 655.

essentiel de cette fonction ? A considérer ainsi les choses, on perçoit peut-être plus clairement combien a été préjudiciable, et pour Alger et pour Mustapha, le retard que les pouvoirs publics ont mis à réparer l'erreur de 1871 et à prononcer la réannexion. Le Conseil de la ville aurait été entraîné par la force des choses à des vues plus larges et plus conformes aux intérêts de l'agglomération entière ; ses tuteurs légaux, l'Administration préfectorale et le Gouvernement général, l'y auraient ramené, si par hasard il s'en était écarté, et les auteurs de projets qui tout naturellement, sous peine d'échec, devaient tenir compte de son état d'esprit et de ses erreurs mêmes, auraient travaillé avec plus de liberté et probablement avec plus de succès. Or aucun de leurs plans n'a été réalisé. S'il peut être intéressant de les connaître, c'est parce qu'ils traduisent à merveille toutes les difficultés que soulevait la situation anormale imposée à la ville d'Alger, et aussi toutes les préoccupations louables que les conceptions erronées du passé et l'exemple des cités modernes suggéraient à leurs auteurs.

Et tout d'abord, voici la série des projets inspirés par l'idée de contrarier le développement d'Alger vers le Sud et de ramener vers le Nord le centre de gravité de l'agglomération. En 1879, MM. Gerbat et Veyre proposent de créer un nouveau quartier en comblant l'anse formée par la pointe Sidi-el-Ketani, le boulevard des Palmiers (boulevard Amiral Pierre actuel) et l'îlot de la Marine. Le plan est rejeté comme insuffisamment étudié et comme trop difficile à réaliser¹. C'est évidemment la même pensée qui inspire, en 1881, le projet de Malglaive, Villeneuve et Trémeaux, quand ils songent à faire

1. *Arch. M.*, 8 octobre 1879.

un port sur le même emplacement ¹. En 1882 un projet E. Lavril et Liétard, présenté au nom de M. Koechlin-Schwartz, intéresse « le quartier Bab-el-Oued ou de la Préfecture ² ». La question n'est pas nouvelle, mais elle prend un caractère d'actualité qui la recommande aux suffrages du Conseil. Les auteurs constatent que pour 11 hect. 47 ares de superficie, le vieux quartier ne possède que 2 hectares de voirie, dont la majeure partie est inaccessible aux voitures. On portera la voirie à 3 hectares ; il en restera 7 pour les constructions privées, et le reste sera consacré à des écoles, à des bâtiments publics et à un square. La rue Bab-el-Oued, élargie à 15 mètres, sera bifurquée ; des rues de 10 mètres remplaceront les boyaux actuels. La population pauvre du quartier sera transportée dans la zone expropriée pour le prolongement de la rue Randon, ou à Bab-el-Oued, sur les terrains communaux de la cité Bugaud ; ainsi sera ramenée dans son ancienne résidence celle qui émigre vers Mustapha, et les étrangers mêmes y trouveront des logements et des promenades. Il s'agissait de 30 millions de travaux. Ces perspectives séduisantes entraînèrent le Conseil municipal qui signa une convention. La Municipalité de 1883 avait d'ailleurs été élue sur un programme où figurait la transformation de ce quartier et de la partie basse de la Casbah. Une société fut constituée ; mais les administrations civiles et militaires firent des réserves, les auteurs déclarèrent que « les temps étaient impossibles, financièrement parlant », et finalement se désistèrent le 18 avril 1884, au grand regret du

1. *Idem*, 10 mai 1881.

2. *Idem*, 1^{er} septembre 1882, 4 et 8 mai, 16 et 20 juillet, 19 et 27 novembre 1883, 1^{er} septembre 1884.

Conseil qui incrimina les lenteurs de l'autorité supérieure¹.

Un accueil bien différent fut réservé à un projet Fumat qui, entre autres défauts, avait celui d'être pris en considération par les édiles de Mustapha.² Il s'agissait de conquérir 35 hectares sur la baie de l'Agha, de prolonger le boulevard de la République jusqu'au Champ de manœuvre, de déplacer la gare d'Alger, d'installer un casino sur l'emplacement du Fort Bab-Azoun et des groupes de constructions près de la porte d'Isly. La commission des travaux communaux repoussa, en 1885, ce plan qui, selon le rapporteur, aurait « pour principal but d'attirer le centre commercial d'Alger vers l'Est³ ». Il en fut de même, en 1886, du projet Meinadier « pour la construction et l'exploitation d'un arrière-port et d'un nouveau quartier au Sud du port d'Alger ». Il s'agissait de créer en dix années 34 hectares environ de constructions et près de 12 de voirie. Le rapporteur du Conseil municipal déclara que, *à priori*, la constitution « d'un nouveau quartier situé presque en totalité hors du territoire de la commune » était « sans utilité pour elle. La Chambre de commerce consultée à ce propos n'émettait-elle pas cet avis, tout au moins surprenant, que la création de nouveaux bassins au Sud du port d'Alger serait non seulement inutile, mais nuisible à l'ancien port et que le commerce algérois en souffrirait⁴.

C'est sans doute à l'ampleur et à l'orientation des vues que

1. *Arch. M.*, 16 juin 1884.

2. *Arch. M. M.*, (8 mai 1883). Déjà en 1875 (8 avril) le Conseil avait approuvé un projet Fiévée remontant à 1866, pour la création d'un quartier maritime à l'Agha.

3. *Arch. M.*, 13 octobre 1884 et 27 juillet 1885.

4. *Idem*, 29 mars 1886.

le projet d'Eug. de Redon dut la faveur avec laquelle il fut accueilli par l'opinion publique d'Alger et par les assemblées élues. Ce plan d'agrandissement et d'embellissement a tenu une telle place dans l'histoire contemporaine de la ville qu'il mérite qu'on s'y arrête : les discussions, les enquêtes, les démarches, les négociations, les décisions qu'il a provoquées n'ont pas été sans effet. Il est incontestable qu'elles ont précipité la solution de deux questions, celle du déclassement partiel des fortifications et celle de l'utilisation des terrains militaires.

Le projet de Redon, tel qu'il fut présenté pour la première fois, en 1884¹, aux deux Municipalités d'Alger et de Mustapha, pouvait être interprété, dans un examen rapide, comme une tentative de conciliation de leurs intérêts. Disons de suite en effet qu'une partie du plan, le « côté Bab-Azoun », réalisait la soudure plus étroite des deux villes et présupposait une entente, au moins sur la question économique. L'auteur se rendait bien compte que rien ne pourrait arrêter les progrès du port vers le Sud, puisqu'il imaginait, suivant une conception déjà ancienne, un quartier essentiellement maritime créé par une emprise sur la mer, et s'ouvrant sur un nouveau bassin défini par un môle de 7.200 mètres carrés. Il y plaçait les installations maritimes et terrestres des transports et du ravitaillement, la gare des chemins de fer, une gare maritime, des magasins généraux, de grandes halles. Le Fort Bab-Azoun disparaissait, le boulevard de la République était prolongé de 900 mètres environ vers l'Agha, avec sa direction initiale. Les

1. *Arch. M.*, 16 juin 1884, 30 mars, 13 et 16 avril 1885. *Arch. M. M.*, 26 juin 1884. — Eugène de Redon. *Projet de transformation, d'extension et d'embellissement de la ville d'Alger*. Alger, 1884.

murs d'Alger étaient supposés abattus, la liaison des deux villes était assurée par de larges voies de raccord, artères principales d'un quartier de plus de 23 hectares dominant le premier : c'est le quartier Laferrière actuel. Remarquons en passant, le fait est significatif, qu'à l'exception de ceux qui devaient profiter de la proximité des gares et des quais, aucun des grands établissements publics d'une ville n'était installé dans cette région ni même dans son voisinage. On y voyait bien un palais des Beaux-Arts et des Expositions, des bâtiments affectés aux Services généraux de l'Algérie, un Jardin d'acclimatation sur l'emplacement agrandi du square d'Isly ; mais tout ce qui aurait pu déplacer le centre de gravité de l'Alger proprement dit était soigneusement évité.

C'est du côté du Nord en effet que l'auteur dirigeait ses visées principales, vers le quartier de la Préfecture, vers Bab-el-Oued. La réfection du quartier de la Préfecture était la partie essentielle du programme, pour laquelle il réclamait d'ailleurs un droit de priorité. Calculant que sur 16.000 habitants, 8.000 constituaient une population exclusivement ouvrière et pauvre, il les délogeait pour les transporter dans des cités à construire sur la partie haute de Bab-el-Oued. Les taudis repoussants et les ruelles étroites du vieux quartier devaient céder la place à de larges percées et à des constructions luxueuses, susceptibles d'y attirer ou d'y ramener la bourgeoisie riche qui s'en éloignait. Une grande avenue centrale, de 381 mètres sur 25 de largeur, l'avenue de la Préfecture, prolongeait en direction le boulevard de la République. A l'entrée, tout à côté de la place du Gouvernement, la Bourse et le Tribunal de commerce signifiaient par leur situation la volonté de maintenir le centre des affaires là où il s'était établi

dès les premiers temps de l'occupation. La Préfecture, principal monument du quartier, était reconstruite en bordure de l'avenue, non loin de l'emplacement qu'elle occupait alors : c'était le vœu des habitants du quartier, appuyé par la Municipalité¹. Des bazars orientaux, des galeries vitrées, un grand hôtel retiendraient les étrangers à Alger et dans cette région particulière de la ville ; l'avenue même ne les conduisait-elle pas à un casino construit sur le bastion 23 (pointe Sidi-el-Kettani) que l'on raserait et qui serait triplé en superficie par une emprise sur la mer. La ligne brisée de la rue Bab-el-Oued donnait lieu à une bifurcation de deux voies dont l'une prolongeait sa direction première, de la place du Gouvernement jusqu'à l'avenue centrale, tandis que l'autre gagnait l'esplanade de Bab-el-Oued. Malheureusement l'aménagement du nouveau quartier conduisait l'auteur à déplacer la mosquée de la Pêcherie pour lui donner une nouvelle orientation et à démolir la Grande Mosquée qui serait reconstruite sur le flanc Nord de la Casbah².

Comme il fallait compter avec l'autorité militaire, propriétaire de plusieurs immeubles dans le quartier de la Préfecture et maîtresse des magnifiques terrains du Fort Neuf, de la caserne du Génie et de l'Arsenal d'artillerie, de Redon faisait entrer dans son projet la construction d'un quartier militaire, du

1. *Arch. M.*, 14 avril 1893. Le Conseil se prononça alors pour le maintien de la Préfecture dans le quartier de la Marine, alors que l'on proposait déjà pour les nouveaux bâtiments les terrains entre le boulevard Carnot et la rue de Constantine sur lesquels ils ont été édifiés.

2. Les conseillers indigènes d'Alger firent entendre une protestation (*Arch. M.*, 10 août 1885) contre cette partie du projet et rappelèrent qu'Alger, en 1830, avait 42 mosquées et qu'on avait déjà détruit quatre des plus grandes et des plus belles. Le Conseil prit acte, mais vota l'approbation du projet.

côté de Bab-el-Oued, en deçà des murs. Il déplaçait, il est vrai, l'Arsenal, mais il installait sur une partie de son emplacement le siège des principaux commandements de la Place. Il restait une superficie importante pour la création d'un nouveau quartier ; trois grandes artères parallèles à un boulevard en corniche, notamment une avenue Bab-el-Oued de 631 mètres, large de 25, ainsi que des rues perpendiculaires bien ouvertes et bien ventilées devaient en constituer le dessin général.

Ce qu'il y avait de plus neuf dans le projet, c'était certainement la partie qui concernait la faubourg de Bab-el-Oued. Il entraînait dans la pensée de l'auteur de faire équilibre de ce côté au développement de la ville vers le Sud et de bien établir l'axe de la ville suivant la ligne Casbah-place du Gouvernement. S'il avait conçu, du côté du Sud, de Mustapha, un nouveau quartier, dont la partie inférieure serait toute commerciale, il voulait, du côté du Nord, faire rentrer le faubourg dans la ville en le transformant par des corrections et des additions. Les murs disparaissaient, tout comme à Bab-Azoun. Le Génie trouverait une compensation dans l'aménagement d'un front de mer comportant un bastion central formidable. Au moyen d'une emprise sur l'eau, de la pointe Sidi-el-Kettani à celle de la Consolation, on augmenterait la surface plane de Bab-el-Oued, on reconstruirait complètement le quartier, en le dotant d'un boulevard en corniche de 816 mètres sur 20, de six artères principales, orientées dans le même sens et coupées par des rues transversales bien aérées par le vent de la mer.

Au total, le projet portait sur une superficie de 86 hect. 76 ares, dont 26 hect. 95 a. 98 centiares étaient réservés à la voirie de 95 rues, alors que la partie de la ville à transformer comprenait dans l'état actuel 55 hect. 18 a. 4 centiares dont

30 hect. 52 a. 85 centiares étaient occupés par l'autorité militaire. Celle-ci était sollicitée de céder 100 hectares sur les 151 qu'elle détenait alors dans la Place, par conséquent 69 hect. 47 a. 14 centiares en dehors des limites du plan : les bénéfices de l'entreprise étaient en partie fondées sur cette cession, pour laquelle 12 millions seraient offerts comme compensation.

L'exécution de ce plan de grande envergure présupposait évidemment le déclassement plus ou moins intégral des fortifications. L'auteur, dont le projet avait été successivement adopté à l'unanimité par le Conseil de la ville ¹, puis écarté, remua l'opinion, multiplia les démarches auprès des pouvoirs publics et du Ministère de la Guerre ² ; mais il dut, après la chute du Ministère Ferron, et devant la résistance du Génie ³, modifier son projet pour l'adapter aux propositions qui avaient servi de bases pour la convention provisoire du 7 novembre 1887. Le Conseil municipal nouvellement élu objecta les difficultés insurmontables auxquelles on se heurterait, si l'on persistait à lier la question des fortifications à un projet que le Génie refusait d'examiner, et il vota le principe de l'achat et

1. *Arch. M.*, 27 juillet, 3 et 10 août 1885. Dans cette dernière, le projet était accepté à l'unanimité. Puis, devant la résistance de l'autorité militaire, il était renvoyé à une nouvelle commission, le 31 mai 1886. Examiné les 5, 19, 20 juillet, soumis aux enquêtes du 27 août au 25 septembre, il était écarté le 16 novembre 1888 après de longues discussions (5, 12, 19 octobre et 2 novembre) comme préjudiciable au succès des négociations en cours avec le Génie et la Guerre.

2. *Idem.* La Municipalité était mise en demeure, dans des réunions publiques et par des pétitions, de poursuivre l'aboutissement du projet (19 octobre et 2 novembre 1888). Sur les démarches, voir 29 décembre 1888.

3. *Idem.* 5 mars 1888. Le Ministre de la Guerre interdit au Génie de participer à aucune conférence mixte relative au projet de Redon, afin de ne pas se lier sur la question des fortifications.

de l'utilisation directe des terrains militaires, sans l'intervention d'une société quelconque¹. De Redon dut retirer son projet, pour le représenter en 1893, mais sans succès². La convention définitive du 27 novembre 1891 avait mis la ville en face de trois solutions : l'adoption d'un des plans présentés par des particuliers, l'exécution du plan des services communaux sans l'intermédiaire d'un groupement financier quelconque, par la vente directe des terrains allotis, ou la rétrocession de ces terrains à une société qui s'engagerait à construire dans un délai déterminé sur tout ou partie des terrains cédés à la ville, suivant le plan d'alignement arrêté par elle. La première fut écartée³ ; le seconde parut trop dangereuse pour le budget communal et susceptible d'amener, avec de longs retards, de fâcheux mécomptes. Ce fut la dernière qui prévalut⁴, lorsque la Société Peretmère, dite des « quartiers neufs de la Ville d'Alger », fut admise à signer avec la Municipalité le traité du 30 mai 1895, révisé sur la demande de l'Administration et de nouveau signé le 16 décembre 1896⁵.

1. *Idem*, 28 décembre 1891 et 17 juin 1892.

2. *Idem*, 17 novembre 1893.

3. *Idem*, 21 juillet 1893. Quatre projets étaient en présence : le projet de l'ingénieur de la Ville Descamps, le projet Padovani, le projet Fumat précité et représenté à cette occasion, le projet de Redon.

4. Il y eut de nombreuses propositions que nous nous contenterons d'énumérer : Prunier et Compagnie, Jean Mélé et Ch. Seppe, Lapeyre et Buneau-Varilla (27 juillet et 24 août 1894), Kimpflin au nom de la Société Hersent, Bayle, Gueirouard (8 et 22 mars, 3 avril 1895). Elles furent écartées soit parce qu'elles liaient trop la Ville pour l'avenir, soit parce qu'elles exigeaient des emprunts incompatibles avec la pauvreté des ressources de la commune.

5. *Arch. M.*, 8 mars, 3 avril, 24 mai (vote du traité) 30 mai, 4 septembre 1895, des 3 avril, 17 et 19 octobre, 16 décembre 1896 ; des 2 juillet 1888 et 22 septembre 1897. Le Conseil d'État recula devant une combinaison qui

Mais il fallait pour l'approbation définitive, un projet de loi que le Conseil d'État ne voulut pas sanctionner. Le projet de Redon reparut alors ¹ et fut accepté, le 12 juin 1898, par le Conseil municipal. Mais il était désormais scindé en deux parties : 1^o acquisition des terrains militaires achetés par la Ville qui restaient encore disponibles ; 2^o exécution du plan d'agrandissement et d'embellissement, cette deuxième partie devenant un avenant à la convention qui concernait la première. La « Compagnie Foncière et Immobilière de la ville d'Alger » entra définitivement, le 6 mars 1900, en possession des terrains ². Cette opération fut la liquidation d'une affaire présentée

nécessitait un emprunt de la ville dont le produit serait versé à une société privée. Il inclinait vers les propositions qui n'engageaient pas les finances communales et demandait notamment un examen sérieux de celle que présentait la « Société des entrepreneurs réunis de la ville d'Alger. » (16 octobre 1896). Or le Conseil municipal la rejetait le 22 septembre 1897. Le Maire rendait compte, le 1^{er} avril 1898, que sa mission à Paris avait échoué et que le Conseil d'État maintenait sa position. Le 17 juin il annonçait que 64.670 mq de terrains mis en vente n'avaient trouvé aucun acquéreur (aucune société n'ayant plus fait d'offres).

1. Une nouvelle Municipalité venait d'être élue, à la suite des troubles antisémites. Le rapporteur représenta que la convention du 27 novembre 1891 avait été désastreuse pour la Ville qui avait payé 10 millions de terrains d'une valeur de 5 et s'était chargée d'un emprunt écrasant ; les terrains ne se vendaient pas. Sur 31 hectares on n'avait vendu que 6.087 mq. (*Arch. M.*, 12 juin 1898).

2. *Arch. M.*, 1, 26, 30 décembre 1899, 11 janvier, 9 février, 6 mars 1900. Bien que le Conseil eût en majorité reconnu, le 11 janvier, que la convention avec la société comportait l'exécution des deux parties, sans quoi l'opération n'aurait plus de sens pour la Ville, il vota le 6 mars la livraison des terrains militaires moyennant leur prix d'achat et se démunait ainsi de toute garantie pour la réalisation de l'avenant. Il se contenta d'une mise en demeure, sous peine de déchéance, adressée à l'auteur du projet d'embellissement qui devait constituer une société.

comme préjudiciable aux finances de la Ville ; c'est ainsi que l'on envisageait la convention du 27 novembre 1891. Quant à la seconde partie, aucune société n'ayant pu être constituée, l'exécution en était ajournée.

Cette solution, qui livra à une société privée pour le prix d'achat, c'est-à-dire pour une somme que l'on jugerait dérisoire aujourd'hui, de magnifiques terrains couverts actuellement de grandes et belles constructions, fut, sans aucun doute, préjudiciable aux intérêts de la Ville ; elle se trouva privée d'avance de ressources qui lui auraient été très précieuses pour l'exécution de grands travaux d'édilités, tels que l'adduction des eaux, la réfection des égouts, les constructions scolaires. Elle s'embellit certainement de nouveaux quartiers, mais le quartier de la Préfecture, cloaque dangereux, subsista sans autre modification qu'un accroissement continu du nombre de ses habitants. On peut regretter que toute convention relative à la rétrocession des terrains militaires n'ait pas été subordonnée au moins à la réfection totale de cette partie de la ville ; on laissa échapper l'occasion de mener à bonne fin cette entreprise d'esthétique et d'assainissement dans des conditions financières dont se seraient alors accommodés le budget communal et les capitaux privés.

En 1896, Alger est une ville de 92.120 habitants, et Mustapha, qui ne tardera pas à lui être annexé, en compte 34.771 ; au total, plus de 120.000, c'est-à-dire un accroissement de 35.000 depuis 1880. Mais, comme nous l'avons vu ¹, la population européenne ne trouvant plus à se loger entre les murs de la ville-mère, se porte de plus en plus vers Bab-el-Oued et

1. Voir p. 367.

surtout vers Mustapha, tandis que la population indigène, moins exigeante, y afflue au contraire, attirée par le développement du port, du commerce, et par la demande de main d'œuvre. Les vieux quartiers, ceux de la Marine et de la Casbah, tendent ainsi à se congestionner. Les trois agglomérations de Bab-el-Oued, d'Alger et de Mustapha sont encore, en 1896, sinon isolées, du moins séparées par des fortifications et des espaces frappés de servitudes. A l'intérieur même de l'enceinte et au voisinage immédiat des portes qui s'ouvrent sur les anciens faubourgs du Nord et du Sud, des terrains militaires considérables s'interposent pour écarter les constructions privées des murs de la ville et aggraver cette séparation. Pendant ce temps, le port lui aussi, dont la prospérité ne cesse de croître, ne peut plus s'accommoder des limites que lui imposent ses jetées, pas plus que la ville ne peut rester enfermée dans celle de ses fortifications.

De 1880 à 1896, on n'a guère construit intra muros que sur la bordure du boulevard de la République ou dans les parties hautes dominant le quartier d'Isly, où l'on atteint la limite de la zone militaire ; on n'a plus ouvert de voies importantes, comparables à celles des périodes antérieures. Mais un travail considérable n'en a pas moins été élaboré. Une opinion s'est formée, précisée, imposée, sur les solutions qui seules pouvaient assurer l'expansion de la ville et sa soudure avec son faubourg du Nord et la commune voisine du Sud. La conception d'Alger comme une place de guerre et un arsenal maritime est maintenant considérée comme surannée et la capitale africaine apparaît sous son véritable aspect, comme une grande place de commerce. En 1896, il est décidé que l'enceinte de 1840 éventrée permettra aux trois tronçons principaux de l'agglo-

mération algéroise de se souder complètement, et c'est le moment même où sont entrepris les travaux qui vont assurer au port son extension vers l'Agha. En même temps, à l'intérieur des murs, la part léonine que s'était adjugé l'autorité militaire est sérieusement entamée, et de nouveaux quartiers vont pouvoir sortir du sol. Enfin les projets présentés aux municipalités et aux administrations diverse sont éveillés l'attention du public qui les a commentés, souvent même avec passion, sur les grands problèmes d'urbanisme, au triple point de vue du confort, de l'esthétique et de l'hygiène. Pour toutes ces raisons, l'œuvre de cette période, que l'on peut appeler une période de préparation, a été féconde en résultats.

4. — ALGER DE 1896 A NOS JOURS.

Les espérances que l'on pouvait fonder sur l'accroissement continu de la population d'Alger-Mustapha et sur l'étendue des terrains mis à la disposition des constructeurs ont été largement réalisées depuis 1896. Et cependant, ici aussi, la grande guerre a fait sentir ses effets : perte d'hommes, ralentissement de l'immigration européenne¹, arrêt de la construction, crise du logement, ajournement des grands projets d'édilité et des travaux d'agrandissement du port, malaise économique général. Après la période de 1896 à 1914, pendant laquelle on a pu retrouver la fièvre des bâtisseurs telle qu'on nous la dépeint dans l'histoire des premières années de l'occu-

1. Voir p. 506.

pation, la cherté des matériaux de construction, les variations du change, l'instabilité de la législation sur les loyers ont découragé les capitalistes. Depuis les quatre dernières années, le mouvement a repris, mais avec des caractères que nous aurons à définir dans la suite.

Et d'abord, entre les recensements de 1896 et de 1926, la population municipale d'Alger-Mustapha s'est accrue de 92.000 habitants ¹. La progression n'a d'ailleurs pas été régulière ; c'est dans les quinze années de 1896 à 1911 qu'elle a été la plus rapide, avec un gain de plus de 72.000, soit une moyenne annuelle de 4.800. Pour les dix années qui suivent, cette moyenne se réduit à 3.300 ; elle remonte, de 1921 à 1926, à 3.850. Pour se rendre compte des rapports de ces chiffres avec le nombre et la distribution des constructions, il convient d'en faire le départ entre Alger proprement dit, Bab-el-Oued et Mustapha, et par ailleurs de distinguer la population musulmane et l'élément européen ². Or, tandis qu'à Alger le nombre des habitants a augmenté, entre 1896 et 1926, de 43 %, à Bab-el-Oued la proportion a été de 103 % et à Mustapha de 141 %. Mustapha est devenu une agglomération de près de 75.000 habitants, et Bab-el-Oued une petite ville de 28.500. Ce n'est pas tout. Sur les 112.000 habitants d'Alger intra muros, en 1926, on compte plus de 45.000 indigènes, contre 67.500 Français et étrangers, alors qu'à Mustapha, la population musulmane est seulement de 10.000 individus contre 64.000 Européens ; à Bab-el-Oued, les Indigènes ne sont guère que 800. L'accroissement du nombre des Indigènes a été,

1. Nous ne donnons ici que les chiffres ronds. Voir les graphiques.

2. Nous comprenons ici bien entendu dans la population française l'élément israélite qu'il n'y a maintenant aucune raison de compter à part.

entre 1896 et 1926, d'environ 22.000 pour Alger intra muros, sur un gain total de 34.000 habitants ; à Mustapha, les Musulmans se sont accrus de 7.500 unités sur un gain total de plus de 43.500.

De tous ces chiffres, qu'il fallait rappeler, on peut tirer quelques conclusions nettes qui intéressent l'histoire de la construction. 1^o C'est sur Mustapha et Bab-el-Oued que s'est portée la majeure partie de l'excédent de population. 2^o C'est là aussi que s'est établie la majeure partie de l'élément européen de cette population. 3^o Le peuplement d'Alger intra muros s'est accru surtout par l'élément indigène. La progression suivie par la construction, autant qu'on en peut juger par les chiffres des recensements, traduit ces trois faits d'une manière suffisamment nette. A comparer le nombre des maisons d'Alger intra muros en 1896 et en 1926, on constate qu'il n'a augmenté que de 153 unités¹. Mais il faut considérer qu'un nombre important de petites et de vieilles constructions ont été abattues pour céder la place à de plus vastes immeubles de 4, 5 et 6 étages. La statistique n'enregistre pas ce résultat. Ce n'est pas en tous cas la population indigène qui a construit ; depuis longtemps, on le sait à Alger, il ne s'élève plus guère de nouvelles maisons mauresques. Les Musulmans immigrés de l'intérieur, population pauvre de travailleurs, s'entassaient dans les anciennes ou dans les immeubles abandonnés par les Européens, et parfois surélevés, des quartiers de la Casbah, de la place de Chartres et de la Marine. En revanche, à Bab-el-Oued, il s'est élevé, dans la période qui nous occupe,

1. *Bulletin municipal officiel de la ville d'Alger*, 1896, 1^{er} sem. p. 795 et *Etat récapitulatif du dénombrement de 1926 (Arch. départementales)*. Les chiffres sont : 3.393 et 3.540.

654 constructions¹ ; ici aussi il faudrait tenir compte des démolitions de masures nombreuses. Pour Mustapha, les recensements ne nous renseignent qu'à partir de 1906², alors que dans les dix années précédentes, on a certainement beaucoup bâti, puisque des quartiers entiers ont surgi de terre. Or le nombre des maisons et des villas est passé, entre 1906 et 1926, de 2.875 à 4.469, et cela en dépit de la crise qui a sévi de 1914 à 1923. Entre 1906 et 1921 — on pourrait dire par conséquent entre 1906 et 1914 — l'accroissement de 667 unités qui ressort des statistiques ne donne qu'une idée insuffisante de l'importance de l'activité des constructeurs et de la prospérité qu'à connue, à Alger, l'industrie du bâtiment encouragée par l'afflux des capitaux. De 1921 à 1926, le chiffre atteint 927, il est vrai avec une majorité de petites constructions plus ou moins éparses (544). De 1906 à 1921, en vingt ans, le nombre des maisons d'Alger-Mustapha s'est accru de 2.040³, c'est-à-

1. *Idem.* On a recensé, en 1896, 475 maisons, et en 1926, 1029. En 1906, on en compte 662.

2. Les états détaillés de 1896 et de 1901 ont été détruits. Pour 1906, voir le *Bulletin municipal* de 1907, p. 363.

3. On en a recensé 6998 en 1906, dont 813 éparses (villas et petites habitations avec jardins), et en 1926, 9038 dont 1834 éparses. On voit par là que le nombre des maisons éparses s'est accru de 1021, celui des maisons agglomérées de 1019. La plupart des constructions importantes ont été exécutées entre 1906 et 1914, ainsi que l'établissait un rapport lu au Conseil municipal en 1919. (*Arch. M.*, 2 mai 1919. Rapport du Maire Ch. de Galland). De 1907 à 1916, il a été fait, sur une superficie de 330.035 mq, 1214 constructions nouvelles, immeubles de rapport. Il y a progression continue (sauf pour 1908) jusqu'en 1913 : 131 maisons élevées en 1907 sur 41.593 mq, 212 en 1912 sur 64.002 mq. Puis le chiffre descend en 1916 à 11 sur 1.984 mq. En 1917 et en 1918, on ne bâtit plus que quelques hangars et quelques constructions légères. En 1923, le Maire d'Alger, répondant au questionnaire sur la crise

dire de 29 %, proportion considérable si l'on songe aux circonstances défavorables. La moitié de ces habitations est recensée sous la rubrique « éparse » ; il s'agit donc d'une occupation progressive des terrains de la périphérie.

Il ne fallut pas dix années pour que les terrains militaires vendus par la Domaine à la Ville et rétrocédés à la Compagnie Foncière et Immobilière¹ fussent couverts de constructions. De 1900 à 1910, le Conseil municipal eut à classer 66 rues nouvelles, dont 18 pour Alger, 9 pour Bab-el-Oued et 19 pour Mustapha². Le quartier d'Isly fut le premier à bénéficier de cet essor ; la rue d'Isly qui, au voisinage des portes, était encore, en 1899, bordée de terrains vagues et de fondouks, fut décorée de grandes et belles maisons, tandis qu'un petit quartier, aussi bien bâti, s'élevait entre elle et la rampe Bugeaud prolongée³. Puis ce fut le tour des terrains qui s'étendaient entre la rue de Constantine et le boulevard des quais (boulevard Carnot). Il fallut, au voisinage de cette voie, jadis construite en remblai, chercher les fondations jusqu'à 15 mètres au-dessous de son niveau. Deux monuments considérables, la nouvelle Préfecture⁴ et la Grande Poste, vinrent attester,

du logement, en exécution d'une circulaire du Ministre de l'Intérieur, signale que depuis 1914, les particuliers ont édifié 425 maisons, « pour la plupart des villas ». Depuis le début de 1919, la crise « s'est accentuée d'année en année (15 février 1923).

1. Voir p. 404.

2. *Arch. M.*, 29 mars 1904, 4 février 1910, 27 décembre 1913. A cette dernière date il en dénommait encore 34 dont 4 pour Alger-Centre, 17 pour Mustapha et 13 pour Bab-el-Oued.

3. Voir p. 341.

4. On avait fort heureusement renoncé à la construire sur les terrains de l'Esplanade où elle se fût trouvée dans une situation excentrique.

par leur situation dans cette région méridionale de l'ancienne ville, que le centre s'était désormais déplacé vers le Sud. En même temps et dans des conditions plus faciles s'élevait du côté du Nord le quartier de l'Esplanade, avec ses rues à arcades et son square central (Square Nelson). Deux grands boulevards militaires de 72 mètres d'ouverture, le boulevard Laferrière du côté du Sud et le boulevard Général Farre (boulevard Guillemain actuel) du côté du Nord, amorçaient la ceinture, le « ring » classique des anciennes villes fortifiées. Il fallut les aménager, dans leur partie haute et jusqu'aux casemates, à l'image du boulevard Gambetta¹, au moyen de paliers successifs et d'escaliers que les maisons eurent vite fait d'escalader. Ce ne fut pas sans difficulté pour la première de ces voies pittoresques, où l'on dut pour construire tailler dans le roc particulièrement résistant² et procéder à un déblaiement d'un cubage énorme. L'autorité militaire consentit en 1905 à supprimer l'obstacle de la grille que le Conseil Supérieur de la défense avait exigée comme condition du dérasement partiel de la fortification³ : ainsi tombait le dernier vestige de l'ancienne séparation de la ville et de ses faubourgs, et cette mesure achevait de consacrer l'union d'Alger et de Mustapha, dont la réannexion venait d'être enfin proclamée par le décret du 10 avril 1904.

1. Voir p. 327.

2. Ce sont les schistes durs injectés de granulite qui forment le ras Tafou-rah et les assises de l'ancien Fort Bab-Azoun (Voir la *Carte géologique* au 1 : 50.000. Alger).

3. *Arch. M.*, 29 décembre 1887, 8 mars 1889, 24 avril 1891, 12 juillet et 22 août 1905, 10 mars 1906. La décision ministérielle est datée du 2 décembre 1905.



LE BOULEVARD GUILLEMIN.

Boulevard militaire du Nord, qui s'élève par des escaliers jusqu'au bastion 3 de la fortification éventrée. A Dr. commence le quartier de Bab-el-Oued.



LE BOULEVARD LAFERRIÈRE

Boulevard militaire du Sud; escaliers et jardins. Au fond glacis des fortifications dont le dérasement se poursuit. A G. entrée de Mustapha.

Bab-el-Oued profita amplement du mouvement qui attirait les capitaux vers l'industrie du bâtiment. Tout un quartier nouveau surgit entre les carrières ouvertes au dessous d'El-Kettar et l'avenue de la Bouzaréa, avec 20 rues qui se sont garnies de vastes immeubles abritant plus de 5.000 habitants. La partie de l'ancien faubourg voisine de la mer, occupée depuis longtemps par des établissements industriels, est restée plus réfractaire à la construction des maisons de rapport.

Du côté de Mustapha où, au voisinage immédiat des anciens fossés, subsistaient encore en 1900 le parc d'Isly ¹ et de nombreux terrains parsemés de hangars et de constructions légères, l'abolition des servitudes a favorisé la création de deux quartiers qui ont soudé la commune réannexée à la ville-mère. L'un, entre la route de Constantine (boulevard Baudin), la rue Charras et la rue d'Isly prolongée, l'autre entre la rue Michelet, le palais de l'Université et la zone militaire (rue Berthézène). Ils abritent une population de plus de 4.500 habitants. Plus loin, vers le Sud, sur les pentes des coteaux, entre la rue Michelet, la chemin du Telemly et le Village d'Isly, des rues coupées d'escaliers montaient à l'assaut, tandis que de plus en plus, au-delà du Plateau Saulière, des immeubles neufs bordaient de chaque côté l'ancienne route de Mustapha Supérieur. Ce quartier étagé, dont l'artère médiane est le boulevard Saint-Saëns (ancien boulevard Bon Accueil) comptait déjà, à la veille de la guerre plus de 4.000 habitants. Vers le Sud-Est, les quartiers de Belcourt et du Hamma, assis sur la plaine côtière, entre le Champ de manœuvre et le Jardin d'Essai, se couvraient de

1. Il fut question en 1894 (*Arch. M.*, 6 avril. Projet Seigle-Goujon-Mélé) d'y installer un casino. Le Génie refusa d'abandonner cette zone de servitudes.

constructions, là où, en 1896, il subsistait encore des jardins maraîchers, derniers vestiges de l'industrie qui avait enrichi les Mahonnais, dès les premiers temps de l'occupation. Des rues privées se créaient, dont les propriétaires demandaient ensuite le classement et la prise en charge par la Ville. Des entrepôts et des établissements industriels occupaient de vastes terrains dont l'étendue tendait à se réduire et dont la valeur ne cessait de croître ; la spéculation s'y intéressait. Dans la région plus accidentée qui domine celle-ci au Sud et au Sud-Ouest de la rue de Lyon, les pentes des coteaux étaient peu à peu envahies par des maisons d'habitation et les propriétés se morcelaient par le lotissement. Entre le chemin de Fontaine Bleue et le cimetière musulman du Hamma, l'ancien Quartier Julienne devenait un groupe dense, des rues bordées de villas et de jardins coupaient l'ancien parc de Bois-la-Reine, et le petit îlot indigène du Hamma, dont la population recevait de nouveaux apports, participait lui aussi au développement de la construction ¹.

Malheureusement aucun plan arrêté et sagement combiné n'avait présidé à cette œuvre. Le dommage était d'autant plus regrettable qu'il s'agissait d'une région particulièrement intéressante du site algérois, puisqu'elle avait sur les autres, à l'exception de Bab-el-Oued l'avantage d'offrir de grandes surfaces planes ou faciles à aplanir et au moins jusqu'à la courbe de niveau de 50 mètres des pentes peu déclives. Le projet d'un plan d'ensemble d'alignement et de nivellement, caressé, dès les premiers jours de l'émancipation, par le Conseil

1. Voir le *Plan d'Alger-Agha-Mustapha* publié par Adolphe Jourdan. Alger. 1895. On peut le comparer au Plan du Service géographique de l'armée au 1 : 20.000. 1921.

municipal de Mustapha, n'avait été suivi d'aucune réalisation. Obligée de pourvoir, avec des ressources insuffisantes, aux besoins les plus urgents, menacée sans cesse de la réannexion, la Municipalité reculait devant les dépenses et les emprunts ; et pendant ce temps on voyait les maisons s'élever sans ordre, au hasard des lotissements, beaucoup de voies rester « à l'état de pistes non entretenues » sans être classées, d'énormes constructions se regarder face à face, à 7 ou 8 mètres à peine de distance et les immeubles épouser les caprices du terrain. Les égouts « insuffisants et défectueux », étaient souvent « l'œuvre des particuliers qui les avaient cédés à la Commune ¹ ». Cet état de choses légué à la Ville d'Alger en 1904 ne pouvait être corrigé par le seul effet d'un décret de réannexion. En 1913, on était obligé de reconnaître que toute une partie de la jeune cité de Mustapha, en pleine voie de croissance, avait été tellement gâchée qu'elle se prêtait tout juste à quelques arrangements : c'était précisément la région comprise entre la rue de Lyon, le chemin des Arcades et celui de Fontaine-Bleue. En 1921, 15 kilomètres de rues se trouvaient encore dans la situation que nous venons de décrire.

C'est à peine si l'on rencontre, en parcourant les procès-verbaux du Conseil municipal de Mustapha, entre 1896 et 1904, quelques classements de rues et celui du boulevard Thiers ² ; par contre, on signale en 1902 ³ que 52 rues manquent de trottoirs. Un seul projet intéressant, qui d'ailleurs n'a pas abouti, celui d'un boulevard intermédiaire entre le boulevard Bru et

1. Maurice Maris. *La réforme municipale*. Paris, 1921, p. 24-25. — *Arch. M.*, 19 avril 1912. Rapport de Redon sur le plan d'alignement de Mustapha.

2. *Arch. M. M.*, 25 avril et 24 sept. 1898.

3. *Idem*, 10 juillet 1902.

la rue de Lyon, qui aurait uni la rue Michelet Supérieure au quartier du Hamma ¹. On s'explique, dans ces conditions, l'empressement avec lequel le Conseil d'Alger accueillit en 1912 le premier plan d'ensemble destiné à apporter un peu d'ordre, d'hygiène et de coquetterie sur un site aussi bien doté par la nature et aussi dégradé par les hommes ². Eug. de Redon, dont le grand projet apparaissait comme de moins en moins réalisable, avait tourné ses vues vers Mustapha, et spécialement vers la plaine qui s'étend du Champ de manœuvre à la limite

1. *Idem*, 3 mai 1899. Rapport Jouve qui explique très clairement la situation de Mustapha. « La ville — il s'agit de Mustapha — s'accroît, dit l'auteur, plus rapidement que ses organes, sa population s'est quintuplée en 23 ans ; dans cette cité où les travaux privés précèdent les travaux publics, où parfois les rues sont tracées quand les maisons sont construites... toute rectification est devenue très onéreuse sinon impossible. » L'auteur considère comme nécessaires : 1^o la création d'une piste moutonnaire le long de la mer (cette piste est à peu près terminée aujourd'hui) ; 2^o le prolongement du boulevard Thiers jusqu'à l'extrémité Nord du Champ de manœuvre (la cession à la Ville de ce terrain va en permettre l'exécution partielle, l'Arse-nal restant encore l'obstacle interposé) ; 3^o le lotissement du Parc à fourrages et de ses annexes (l'autorité militaire ne s'en est pas encore dessaisie) et l'achèvement du boulevard Bon Accueil (il aboutit encore à une espèce de cul-de-sac) et enfin la création d'une voie médiane entre le boulevard Bru et la rue de Lyon. Le tracé serait établi de manière à réunir la rue Michelet (cote 82) au chemin de Fontaine Bleue (cote 72), puis de là à flanc de coteau jusqu'au Jardin d'Essai, soit un développement de 1700 à 1900 m. L'auteur prévoit que ce chemin, traversant une zone verdoyante de 65 hectares, où aucun chemin carrossable n'existe encore, et dont les terrains de culture sont de faible valeur, amènera la formation d'une agglomération prospère. Il s'agirait donc d'ouvrir au lotissement les propriétés Marès, Mahieddine, Lelegard. Cette tache de verdure dans le paysage des coteaux de Mustapha est une de celles qui sont aujourd'hui en réserve pour la construction.

2. *Arch. M.*, 19 avril 1912. Rapport de Redon qui contient l'explication détaillée du plan. Celui-ci fut adopté dans cette séance, puis abandonné dans la suite.



MUSTAPHA (NORD-OUEST).

Vue prise du boulevard Maréchal Galliéni. A gauche terrains à allotir. Les constructions montent à l'assaut du plateau d'El Biar, maisons de rapport et villas. A droite sur la crête cité Fournier. Au-dessous, grands immeubles neufs du Tclemy.



MUSTAPHA (SUD-EST).

Au premier plan, Champ de manœuvre désaffecté, constructions provisoires. Au fond, maisons de rapport, villas et jardins ; notez l'ascension des constructions vers le col de la Redoute, très visible sur la crête.

de Hussein-Dey. Là s'exerçait son ingéniosité et son goût du grand et du beau. Il y entrevoyait pour l'avenir un superbe parc de 9 hectares à la place du Champ de manœuvre, avec un Palais de l'Agriculture, des Arènes, une Salle des fêtes et un Stade pour les sports, un boulevard central de plus de 3 kilomètres, large de 70 mètres, des artères parallèles de 18 mètres, des places ovales de 126 mètres sur 90, des ronds-points de 80 mètres de diamètre ; au centre du quartier un dégagement circulaire de 700 mètres et une avenue transversale large de 30 mètres, d'autres de 18 mètres et des rues de 10, 16 et 20 mètres. Le Jardin d'Essai en devenait le grand jardin public. Deux Lycées, un grand marché d'approvisionnement et des groupes scolaires étaient également prévus. Ce plan fut adopté par le Conseil municipal le 19 avril 1912. Mais il n'avait guère de chances d'être réalisé : le prix élevé des terrains, le luxe de la voirie suffisaient pour effrayer les moins timides, à défaut d'une autre considération qui, à cette époque, évoquait des souvenirs trop récents, nous voulons parler de la perspective de négociations ardues avec l'autorité militaire pour la cession du Champ de manœuvre et le transfert de l'Arsenal.

Cependant, à la veille de la guerre, l'extension inespérée prise par le ville d'Alger n'avait pas seulement compliqué la solution de graves problèmes d'édilité, tels que l'alimentation en eau, la réfection du réseau des égouts, la création de nouveaux marchés, de nouveaux établissements scolaires ; le spectacle des quartiers neufs qui donnaient à la ville un cachet de grande cité moderne stimulait le goût du public et de ses élus pour le confort et l'agrément qui, dans les questions d'urbanisme, sont étroitement liés à celle de l'hygiène. Le grand projet de Redon, modifié d'ailleurs et simplifié, reparaisait à

deux reprises¹, en 1910 d'abord, puis en 1913, à propos du quartier de la Préfecture, signalé une fois de plus comme étant un foyer d'infection. La convention signée par la Ville le 20 octobre 1910 était enfin approuvée par un décret du 13 janvier 1914. Des délais successifs furent accordés à l'auteur, sans que la société qui devait assurer l'exécution du plan ait jamais pu être constituée : les événements de la guerre et la crise financière consécutive suffiraient à l'expliquer.

C'est à la vieille ville que se rapportait également un autre

1. La question, en réalité, n'avait jamais été enterrée. En 1904, le plan modifié avait été de nouveau approuvé par le Conseil. (*Arch. M.*, 18 mars) et une convention fut même signée le 22 mars. Le Ministre de l'Intérieur renvoya le projet comme défectueux (3 juin 1905). Le Conseil, malgré l'avis de la commission d'enquête (25 juillet) refusa de renouveler les délais accordés à l'auteur (6 et 17 octobre). Mais le 5 août 1910, une partie du Conseil, élue sur un programme où figurait l'exécution du projet de Redon, remit la question à l'ordre du jour ; un nouveau projet de convention fut adopté (14 octobre et 30 novembre). Il y manquait l'approbation des pouvoirs publics. Le Conseil revenait à la charge, le 8 août 1913, visant surtout la transformation du quartier de la Préfecture. Le Maire répondait aux critiques du Conseil d'État, que l'expropriation de 480 immeubles, pour ce quartier seul, effrayait et rendait défavorable. Il citait entre autres opinions celle du Gouverneur Général Jonnart (Lettre au Ministre de l'Intérieur du 30 août 1905), selon qui le projet répondait « à un réel besoin » et constituait pour la commune « une opération séduisante », celle du Gouverneur Lutaud demandant (Lettre au Directeur de la Section de l'Algérie au Ministre de l'Intérieur, 29 juillet 1913) de hâter l'approbation du « beau projet de Redon », celle du Ministre de l'Intérieur lui-même (28 novembre 1911) regrettant les retards dont il n'était pas responsable. Le Conseil renouvela ses décisions antérieures et approuva de nouveau la convention du 20 octobre 1910 ainsi que l'avenant du 6 décembre. Le décret du 13 janvier 1914 approuva enfin ce traité (23 janvier 1914). Des délais furent plusieurs fois renouvelés. Ainsi fut définitivement ajourné un projet au sujet duquel on pouvait constater que les formalités administratives avaient duré de 1901 à 1914.

projet, celui de MM. Andrieu et Bonessio ¹, projet de moindre envergure, qui reçut en 1913 l'approbation du Conseil municipal, sans être d'ailleurs suivi d'aucun effet. Il s'agissait cette fois de s'attaquer aux premières œuvres de la conquête, au quartier de Bab-Azoun et de Chartres, conformément à un plan partiel d'alignement homologué dès 1903. Or on estimait, à la veille de la guerre, que le terrain, dans la rue Bab-Azoun, valait 1.200 francs le mètre.

D'autres questions, qui certes n'étaient pas nouvelles, revenaient sur le tapis, et au premier rang celle du domaine militaire. Si l'on ne réclamait plus, pour le moment, le dérasement complet des fortifications, du moins on demandait, sans succès du reste, l'abolition des servitudes qui arrêtaient le développement des constructions dans la région comprise entre le chemin du Telemly et la partie supérieure du quartier Laferrière ². Mais par dessus tout, le maintien des bâtiments de

1. *Arch. M.*, 27 juin 1913. Ce plan était présenté comme la reprise, pour une exécution définitive, d'un plan d'alignement partiel voté par le Conseil et homologué par un arrêté préfectoral du 2 décembre 1903. On y avait prévu l'élargissement à 14 m. au lieu de 8 entre les arcades, de la rue Bab-Azoun, celui de la rue de Chartres à 10 au lieu de 6, des rues transversales à 6 et 7,50, le redressement de la rue Bab-Azoun, dans sa section Nord et l'agrandissement de la place de la République, côté Nord-Ouest. MM. Andrieu et Bonessio n'apportaient que quelques modifications pour les rues transversales. Le projet fut adopté ; un projet de convention fut également accepté (13 février 1914). La guerre fit ajourner la question.

2. *Idem*, 30 mars 1906, 22 novembre 1907 où l'on apprend que le Ministre de la Guerre refuse la suppression totale de ces servitudes. Le vœu est renouvelé le 27 novembre 1908, il provoque le décret du 8 février 1909 qui a autorisé la constitution d'un polygone exceptionnel dans cette région de la zone militaire. Une extension de ce polygone ayant été demandée le 29 décembre 1913, l'autorité militaire répondit, le 13 janvier 1914, que l'on ne pouvait y faire droit « sans compromettre la défense d'Alger. »

l'administration militaire au cœur de la ville neuve, en bordure de la rue de Constantine et de la plus belle voie d'Alger, le boulevard Carnot ¹, la présence d'une véritable ville militaire au milieu même de Mustapha, avec un arsenal, un spacieux champ de manœuvre de 17 hectares, deux quartiers de cavalerie et un parc à fourrages ², apparaissaient désormais, non seulement comme un défi à l'esthétique, mais encore comme une entrave au développement naturel de la ville. Si, en 1906, les services de la Guerre consentaient à se démunir des terrains occupés par les magasins du Campement, il n'en fut pas de même pour ceux de la Manutention ni pour ceux de Mustapha.

Les efforts de nos édiles pour doter la ville de squares et de jardins furent couronnés de plus de succès. Alger a longtemps manqué de cette parure, dont les urbanistes modernes font avec raison une nécessité, au même titre que les voies larges et les espaces libres des places publiques. Entre les murs de l'ancienne ville, il n'exista, jusqu'en 1880, que le jardin Marengo ³, dans une situation d'ailleurs un peu excentrique, et,

1. Le déplacement de la Manutention et des magasins du Campement avait été demandé dès 1902 (*Arch. M.*, 13 février). Le Ministre de la Guerre abandonna les terrains du Campement le 30 janvier 1906 : on songea alors à édifier sur cet emplacement un nouvel Hôtel de Ville (30 décembre 1904 et 10 mars 1906). Quant à la Manutention, des négociations poursuivies de 1907 à 1909 (14 mars, 21 mai, 28 juin 1907, 22 octobre 1909) n'aboutirent pas, le Génie n'acceptant pas les emplacements proposés pour le transfert.

2. Le Conseil, reprenant les vœux et les démarches de celui de Mustapha, entama des négociations en 1908 (30 octobre) pour l'acquisition de tout ce quartier militaire. Elles se poursuivirent sans résultat (31 décembre 1909). On considérait en 1912 (19 avril) qu'il serait très difficile, sinon impossible d'obtenir satisfaction.

3. H. Klein, *o. c.*, suite, p. 44-45. Sur la demande du commandant Loche, ornithologiste distingué, oublié des Algérois aujourd'hui, on y créa en 1861

à partir de cette date seulement, le square Bresson ¹. Mustapha ne disposa jusqu'en 1904 que du parc d'Isly ², médiocre plantation d'eucalyptus, sans perspectives, sans charme et sans gaieté. Il existait cependant un admirable jardin, le Jardin d'Essai, mais dont la situation, à l'extrémité Sud-Est de la commune, en interdisait la fréquentation aux habitants d'Alger. Créé en 1832 pour être un jardin « d'essai ou de naturalisation », sur une superficie de 5 hectares ³, accru bientôt d'une pépinière de 24, exploité méthodiquement depuis 1838 sous la savante direction de Hardy, il s'était peu à peu agrandi et embelli de superbes allées de platanes, de palmiers, de ficus, de bambous, de chamaerops, de lataniers, et d'un jardin anglais couvert de plantes et d'arbres exotiques qui reproduisaient les aspects de la végétation tropicale. Sa surface qui était en 1862 de 40 hectares avait doublé en 1874, par suite de l'adjonction de nouveaux terrains dans la partie basse et sur les pentes des coteaux qui le dominant. En 1867, le Gouvernement de la colonie, trouvant trop onéreux les frais de l'entretien, avait été heureux de le concéder à la

un jardin zoologique (*Arch. M.*, 16 août). Un membre du Conseil parle de l'étonnement des voyageurs débarqués à Alger de n'y voir ni lions ni panthères. En 1864 (3 décembre) ce fut le tour du jardin botanique (proposition Bourlier). L'un et l'autre dépérissent, faute d'argent et de soins.

1. Voir p. 326.

2. Dès 1858, la création de ce jardin était considérée comme une nécessité, le Jardin Marengo étant « la seule promenade publique d'Alger », et se trouvant « dans le plus déplorable état » (20 août. Mémoire du Maire à S. A. I. le Prince Napoléon).

3. H. Rivière. *Le Jardin du Hamma et la Société Générale Algérienne*. Paris, 1872 ; et G. Castet. *Le Jardin d'essai du Hamma* (Revue technique Nord-Africaine Etna, novembre 1927. Sur la création du jardin, voir le *Tabl. de la sit.* 1839 (p. 92-95) et 1840 (p. 151).

« Société générale Algérienne » (Compagnie Algérienne actuelle). La convention du 11 décembre lui imposait de conserver « sa triple destination de promenade publique, de pépinière pour la production et la diffusion des végétaux indigènes, enfin de jardin scientifique et d'acclimatation pour les végétaux exotiques ». Après avoir songé un moment, en 1906, à le reprendre pour en confier la gestion à la Ville ¹, le Gouvernement Général décida, en 1914, d'en assurer de nouveau la charge et d'y faire des embellissements importants et coûteux ². Ces projets ont été déjà en partie réalisés. On applaudira toujours à toutes les mesures qui tendront à conserver et à présenter sous ses plus beaux aspects ce jardin merveilleux qui n'a pas son pareil en Europe et que des visiteurs étrangers n'ont pu comparer qu'aux célèbres jardins de Buitenzorg et de Kandy, à Java et à Ceylan. La Ville n'eût pas supporté aisément une pareille charge ; plus modeste dans ses entreprises d'embellissement, elle n'en a pas moins créé, de 1896 à 1914, les petits squares de Montpensier, du Champ de manœuvre, de Nelson, de Bab-Azoun et le joli parc de Galland, jardin du Musée de Mustapha, qui couvre de verdure un site accidenté et particulièrement pittoresque.

Le soin, digne d'éloges, que nos édiles apportaient à semer et à planter de la verdure dans les divers quartiers d'Alger était lié, dans leur pensée, à une autre préoccupation : celle d'attirer et de retenir les étrangers, dont la faveur se portait décidément vers d'autres résidences. En 1908, un rapporteur du Conseil municipal, concluant à l'adoption du Jardin d'Essai

1. *Arch. M.*, 30 mars 1906, 27 mars 1908, 27 octobre et 8 novembre 1911.

2. Décret du 5 juin 1914.

par la Ville, déclarait, avec quelque exagération d'ailleurs, que l'avenir de la cité était « lié à sa transformation en ville d'hivernage ¹ ». On escomptait alors un magnifique essor de la capitale africaine, et jamais elle n'avait inspiré une pareille foi en des destinées brillantes. Cependant personne ne pouvait contester que les hiverneurs se faisaient de plus en plus rares. On rappelait les temps, tout proches, entre 1880 et 1890, où de splendides villas mauresques, construites par eux sur les coteaux de Mustapha et d'El Biar, étaient le rendez-vous saisonnier d'une riche colonie anglaise ; on citait les générosités dont avaient profité ces communes. Or Nice et la côte d'Azur, et surtout Le Caire, Biskra dans le Sud Algérien, plus secs et plus ensoleillés, avaient maintenant leurs préférences ; les somptueuses demeures de la banlieue algéroise étaient de plus en plus désertées par leurs propriétaires ou par leurs héritiers. On crut pouvoir les ramener vers Alger par l'attraction d'un casino. Opinion aventureuse, tout juste acceptable pour la clientèle des hôtels de la « ville d'hiver », ainsi qu'on se plaisait à désigner Mustapha Supérieur ². En 1897 un Comité d'hivernage, devenu depuis Syndicat d'initiative, avait été constitué à Alger ; la date est à retenir ³. Les projets se multiplièrent ;

1. *Arch. M.*, 17 mars 1908 (Rapport Demontès).

2. Si les grandes villas de Mustapha et d'El Biar ont cessé de recevoir leurs hôtes d'autrefois, si l'hivernage continu a également diminué, du moins le nombre des passagers est toujours considérable et a certainement augmenté. La relâche à Alger des grands paquebots de tourisme, américains, anglais, allemands, français (depuis peu), et l'amélioration des conditions de circulation en Algérie permettent des voyages qui autrefois eussent été difficiles et très longs. Alger en profite évidemment, mais comme tête d'étapes.

3. Cette création fut annoncée officiellement au Conseil municipal d'Alger le 19 mars 1897.

mais si les avis favorables et les adhésions de principe ne firent jamais défaut, le peu d'enthousiasme des Municipalités pour une participation financière et la rivalité d'Alger et de Mustapha en ajournèrent toujours l'exécution.

Cette dernière commune, particulièrement désignée cependant pour être le siège d'un établissement de ce genre, n'a reçu, jusqu'à la date de sa réannexion, que de très rares propositions ; de 1880 à 1904, on en compte à peine quatre ¹. Elles affluent au contraire à Alger : de 1880 à 1896, il y en a 7 ² ; de 1897 à 1913 ³, 28 projets ont été présentés au Conseil de

1. *Arch. M. M.*, Propositions Trouette (23 juillet et 18 août 1890) ; Dupuy (casino de Fontaine Bleue) 24 novembre 1890, 23 mars 1891) ; Esprit (11 mai 1891) ; Samarcelli (29 mai 1902).

2. *Arch. M.* Propositions Caraman d'un casino à édifier au-dessus du boulevard du Centaure (11 décembre 1880) ; Desjardins (casino sur les terrains de l'Institut sanitaire Landowski (10 mai et 12 juillet 1880) ; de Redon (1884) ; Fumat (casino sur l'emplacement du fort Bab-Azoun) (13 octobre 1884) ; Faugier (casino sur le bastion central). Ce projet soulève les protestations des cafetiers du voisinage (5 octobre 1885) ; adopté cependant par le Conseil, il est rejeté sans discussion par le Génie (10 août 1886) ; Projet Seigle-Goujon-Mélé (casino au parc d'Isly (6 avril, 3 août 1894, 11 janvier 1895, 26 mars et 8 septembre 1897).

3. En 1897, le Conseil municipal décide d'ouvrir un concours, mais après avoir admis en principe que le casino sera construit au Parc d'Isly désormais affranchi des servitudes militaires (19 mars). Quatre projets sont présentés et renvoyés à leurs auteurs. L'un d'eux (projet Sartory) proposait assez judicieusement les terrains de l'Hôtel oriental, à Mustapha ; mais pour cette raison précisément, il était d'avance condamné (8 septembre). Il est assez étonnant que l'on se soit contenté de prendre acte d'une proposition de Casino et de Grand Hôtel émanant de la Compagnie Internationale des Grands Hôtels, alors qu'on se plaignait de ne pas trouver de garanties financières suffisantes (30 mai 1899) ; sans doute le projet favorisait-il Mustapha. En 1902, plusieurs propositions visant le boulevard de la République et même le Square (27 juin, 10, 16 et 31 octobre). En 1908, trois établissements

la Ville. Les auteurs de plans d'embellissement sont obligés d'en tenir compte. Eug. de Redon place le futur Casino à Bab-el-Oued, sur le bastion 23 prolongé par une emprise sur la mer ¹ ; la situation est vraiment excentrique et peu propre à attirer les hiverneurs, qui redoutent généralement l'exposition au Nord et à l'Ouest. Dans le projet Fumat ², c'est le Fort Bab-Azoun qui en fournira l'emplacement. Il faut, en tous cas, pour avoir quelque chance de succès auprès du Conseil — et cela jusqu'à 1904, date de la réannexion de Mustapha — ne pas sortir des limites de la commune d'Alger. L'attraction offerte aux hiverneurs sera donc localisée en dehors de la « ville d'hiver », au-dessus du boulevard Gambetta par exemple, ou sur le boulevard de la République, ou sur le bastion central que domine le square Bresson, tout au plus au parc d'Isly, terrain neutre entre les deux communes parce qu'il fait partie de la zone militaire, excellent emplacement d'ailleurs. Depuis 1904, cet exclusivisme disparaît, ou cherche plutôt désormais une position centrale dans l'agglomération Alger-Mustapha, ce qui paraît assurément mieux justifiée. En même temps, la Municipalité poursuit le classement d'Alger comme station climatique ³.

de la ville obtiennent la concession des jeux ; il semble que dès lors l'opinion publique s'intéresse moins à la question du Casino. Cependant le Conseil fait appel au concours en 1910. Sur 18 projets présentés, deux seulement sont retenus (20 octobre 1911). La question est reposée en 1912 (19 avril). Elle sommeille ensuite pour ne se réveiller qu'en 1920, avec un vote de principe du Conseil (15 octobre). Un projet de convention est voté en 1921 (15 juillet) ; mais le projet Baïlac présuppose la désaffectation des terrains de la Manutention. Quelques autres propositions ont été présentées depuis.

1. Voir p. 400.

2. Voir p. 397.

3. *Arch. M.* Vœux du Conseil du 1^{er} mars et du 28 juin 1907, du 17 avril

Alger était donc en plein travail de transformation lorsque la guerre est venue détourner les esprits et les capitaux vers d'autres directions. Nous avons dit quels en furent les effets ; il nous reste à montrer comment, après la crise qui arrêta les progrès de la construction et fit ajourner les projets d'urbanisme les plus divers, l'œuvre interrompue a été reprise, sur des bases parfois nouvelles. Et d'abord reportons-nous aux résultats des deux recensements de 1921 et de 1926, deux dates il est vrai encore bien proches de l'époque troublée, pas assez cependant pour interdire toute conclusion¹.

Or la comparaison de ces deux dénombrements donne lieu à une première constatation. Pour une augmentation totale de la population de 19.265 habitants, la population épars — entendons par là celle qui est en dehors des quartiers denses et fortement agglomérés, mais qui n'en est pas moins en bordure de rues nouvellement ouvertes et de chemins prêts à devenir des rues — figure pour 5.594 unités. Si l'on ne tient compte que de la population européenne, en regard d'un gain de 7.248 habitants pour la fraction agglomérée, on en compte un de 4.415 pour la fraction épars. Et si l'on défalque les trois premiers arrondissements, le cœur du vieil Alger parfaitement dense, l'écart diminue tellement que la proportion est renversée : un gain de 3.265 unités d'un côté, de 4.415 de

et du 20 juin 1908, du 4 février 1910, du 17 juillet 1918, du 2 mai 1919, du 6 août 1920. Le 30 juillet 1923 seulement a paru le décret érigeant Alger en station climatique et créant dans cette ville une Chambre d'industrie climatique.

1. Tous les chiffres mentionnés ci-dessous sont empruntés aux tableaux récapitulatifs qui accompagnent la « Liste nominative des habitants de la commune d'Alger ». (Dénombrements de 1921 et de 1926).

l'autre. C'est bien ce que confirment les chiffres du recensement des maisons. Le nombre des habitations éparses — disons de la périphérie — a augmenté de 688, pour une différence totale de 1.122, et parmi les 434 autres, la grande majorité est éloignée du centre et touche à la zone de la périphérie.

Qu'il en soit ainsi dans une commune urbaine en pleine voie de croissance ou dont les progrès reprennent après un temps d'arrêt, le fait en soi n'a rien que de naturel. Il est clair que dans la région agglomérée de la ville, en dehors des surfaces occupées par quelques établissements industriels et leurs dépendances, les espaces libres pour la construction ont été singulièrement réduits depuis une quarantaine d'années. Évidemment aussi la pénurie des logements, même modestes, conséquence de la crise qui a affecté l'industrie du bâtiment, et l'augmentation considérable du prix des appartements ont éloigné du centre et des quartiers neufs tous ceux qui ne pouvaient s'accommoder des taudis malsains et de leurs promiscuités, ou dont les ressources ne pouvaient supporter la charge des nouveaux loyers. Les sociétés d'habitations à bon marché sont venues à leur aide et les prix moins élevés des terrains de la périphérie ont permis de construire et de louer à meilleur compte. Mais ce qui a par dessus tout rendu possible cette multiplication des maisons dites « éparses », c'est le lotissement, soit par les propriétaires eux-mêmes, soit par des acheteurs, groupement d'œuvres sociales ou spéculateurs, des villas et propriétés qui formaient, sur les hauteurs dominant Mustapha et Bab-el-Oued la ceinture verte du site d'Alger. La chose ne date pas d'ailleurs des tout dernières années ; cette transformation des parcs et des villas en quartiers bâtis était déjà entreprise en 1914 : témoin le morcellement du parc Gatliff,

à Mustapha Supérieur¹. Mais le but était tout différent ; il s'agissait généralement de construire de grandes et belles maisons de rapport. Tout autre est l'œuvre poursuivie depuis la guerre. Tout en souscrivant aux idées humanitaires qui ont présidé à quelques-unes de ces créations, on a le droit de regretter qu'on n'ait pas cherché ou trouvé le moyen de les accorder avec quelque souci du goût et de l'esthétique. Les lois et les décrets récents sur l'agrandissement et l'embellissement des villes sont intervenus heureusement, trop tard quelquefois, pour imposer au moins aux lotisseurs et aux bâtisseurs l'observation des mesures essentielles d'hygiène et de sécurité.

Déjà, quelques années avant 1914, on pouvait observer une ascension progressive des constructions sur les pentes de Mustapha, entre la ligne des fortifications et le ravin des Sept sources qui descend de la falaise de Saint-Raphaël sur l'Agha par le quartier du Pâté et de l'ancienne usine à gaz. Les premières cartes topographiques des environs d'Alger portent l'indication, entre ces limites, de sept ravins que l'on pouvait encore distinguer parfaitement en 1900² : le chemin du Telemly, établi à flanc de coteau au niveau de 80-90 mètres coupait les uns et contournait le tête des autres. Les thalwegs profonds disparaissaient sous la végétation touffue des oliviers sauvages, des lentisques, des broussailles où s'accrochaient

1. Ce morcellement a d'ailleurs été fait sous condition de ne construire que des villas. On pourrait citer les terrains du Sacré-Cœur sur lesquels s'est élevé un nouveau quartier (Société Altairac) (*Arch. M.*, 3 juillet 1925) on doit regretter encore plus le lotissement du magnifique parc de l'Hôtel Oriental (ancienne Station Sanitaire Landowski).

2. Ils sont parfaitement visibles sur le *Plan du port d'Alger et de ses environs* levé en 1869 et publié au Dépôt des cartes et plans de la Marine en 1875. La topographie a été faite d'après les cartes de l'État-Major.

les guirlandes des phyllarias ; c'était, avec les échappées sur le panorama de la baie d'Alger, un des charmes de cette promenade pittoresque. Or le travail de comblement qui jadis avait permis de créer, à l'intérieur de la ville, entre les anciens et les nouveaux murs de l'enceinte, les quartiers inférieurs et supérieurs d'Isly, s'est poursuivi à Mustapha de bas en haut ; en plusieurs points du Telemly, aux Sept Merveilles et à la Robertsau par exemple, des esplanades ont remplacé les anciens lacets de la route, des propriétés qu'elle longeait ont été alloties, des constructions se glissent le long des ravins nivelés et en garnissent les versants¹. Le temps est proche où l'ancien chemin sera transformé en une rue tortueuse, trop étroite d'ailleurs, bordée de maisons de rapport. L'objectif de cette escalade est la ligne Saint-Raphaël-Fort-l'Empereur-porte du Sahel. Trois pointes sont déjà nettement dessinées. L'une, au-dessus du village d'Isly, à droite et à gauche du chemin Pouyanne, jusqu'aux terrains militaires du champ de tir et du Fort l'Empereur, une autre sur le flanc Nord du ravin de la Robertsau, la troisième, qui est la première en date, constitue le quartier dominé par la falaise de Saint-Raphaël, auquel a donné naissance l'ouverture du chemin Laperlier. Le percement par le service départemental de la belle route qui unit Mustapha à El-Biar, le boulevard Maréchal Gallieni, ne pourra que précipiter le lotissement des jardins, des parcs, des terrains improductifs dont la sombre verdure est la couronne de Mustapha. La création continue de nouveaux chemins favorise trop évidemment cette œuvre qui attriste

1. C'est le cas de la cité Fournier sur le versant Nord de l'ancien ravin de la Robertsau.

les vieux Algérois. Déjà le boulevard Gallieni a été franchi en un point¹ ; les « cités » se multiplient, les villas à bon marché couvertes en tuiles encerclent petit à petit la villa mauresque abandonnée par ses maîtres pour l'appartement moderne de la ville ; Alger est fortement menacé de perdre « son aile verte ».

Les pentes qui dominent le Champ de manœuvre ont été, elles aussi, attaquées par les constructeurs. Il y avait là un chemin plutôt abrupt emprunté de longue date pour les communications directes entre Mustapha Inférieur, l'Agha et Birmandreis où il rejoignait la nouvelle route de Blida-Laghouat. Sur les anciens plans, on voit encore le ravin qu'il remontait jusqu'au col qui sépare la position de la Redoute de la croupe du Bois de Boulogne². Aujourd'hui les maisons — on pourrait dire de beaucoup « les maisonnettes » — s'étagent depuis le bas quartier de Belcourt et dessinent par leur groupement un triangle dont le sommet est sur le chemin des Crêtes, c'est-à-dire au col même ; et par delà, sur le versant Sud-Est, des lotissements ont tout récemment donné naissance à une agglomération nouvelle qui dépasse les limites de la commune d'Alger et préparé pour un avenir prochain la soudure avec le village même de Birmandreis. Une large tache de verdure subsiste encore au-dessus de l'ancien quartier Julienne et du parc Stephane, entre la rue de Zââtcha et le chemin de Gascogne. Là se trouvent, dans la partie Ouest, quelques-unes des plus belles villas, véritables monuments

1. Le lotissement de l'ancienne propriété Ali-Chérif a permis la construction d'une cité des cheminots des C. F. A. et du P. L. M.

2. Voir la *Carte du Territoire d'Alger* dressée au Dépôt de la Guerre Paris, 1834, complétée en 1864, à l'échelle de 1 : 50.000, p.

historiques, dont s'honorent les coteaux de Mustapha. Cette tâche subsistera-t-elle longtemps ? Il est permis d'en douter¹ ; car de même que le boulevard Bru et le chemin des Crêtes ont été les paliers qui ont facilité la construction et provoqué l'ascension des pentes pourvues progressivement de nouveaux chemins intermédiaires, c'est-à-dire de futures rues, de même le prolongement vers Belcourt du boulevard Maréchal Galliéni à travers de vastes terrains improductifs ne manquera pas de susciter des lotissements, et cette voie, dont l'exécution est imminente, est appelée à être l'artère centrale d'un nouveau quartier². Il y a là pour la construction des réserves trop alléchantes pour qu'elles ne soient pas l'objet d'une utilisation prochaine.

Au Sud-Est de cette région, dans celle qui domine le cimetière musulman du Hamma et le quartier du même nom, la topographie se prêtait moins bien à un développement étendu. La déclivité du terrain était en effet beaucoup plus accentuée, et les crêtes étaient constituées par une véritable falaise de grès surmontant les pentes d'un sol argileux, glissant, dont les profondeurs sont riches en sources. Elles n'en ont pas moins été aménagées en gradins prêts à recevoir des constructions. Le dessin en est tracé par des chemins qui ont même parfois reçu par avance le nom de boulevards. Ainsi sort de terre un quartier nouveau, celui de l'Orangerie, adossé

1. Signalons toutefois que la « Commission départementale pour la protection des sites » qui a réussi déjà à faire classer une partie des crêtes de Mustapha, se préoccupe d'assurer la conservation de quelques-unes de ces villas.

2. *Arch. M.*, 7 décembre 1923. Ce boulevard aura 1860 m. de longueur et 18 de largeur.

au mur vertical de la falaise que couronnent la villa Sesini et celle des Arcades. Des accidents récents ont déjà averti les architectes et les entrepreneurs qu'ils devaient compter ici avec une nature de sol sujette aux glissements et aux éboulements, et bien faite pour commander les mesures de prudence les plus rigoureuses ; elle ne paraît pas toutefois les décourager.

Dans la région basse de la petite plaine côtière, il reste encore à Belcourt trois vastes terrains qui attendent leur lotissement ; au Hamma, il y a encore d'assez nombreux espaces plus réduits qui sont certainement destinés à recevoir des constructions. Enfin, au-delà du Jardin d'Essai, entre les Platanes et la limite de la commune, des lotissements ont été déjà opérés¹. L'agglomération du Ruisseau est appelée à être réunie, dans un avenir proche, par des rues entièrement construites à la route nationale n° 5, celle de Hussein-Dey, de Maison-Carrée, c'est-à-dire de Constantine.

A Bab-el-Oued, la comparaison des recensements de 1911, 1921 et 1926 montre que la population a augmenté régulièrement ; mais dans la dernière période quinquennale, le gain est dû pour près de moitié à la population dite « éparsé » qui a occupé à peu près la totalité des 172 nouvelles maisons édifiées depuis 1921. Ici aussi a été poursuivie la même œuvre de lotissement que nous avons constatée à Mustapha. Le développement de la petite ville qui a succédé à l'ancien faubourg clairsemé obéit à deux mouvements distincts. D'une part, elle remonte la vallée de l'oued M'Kacel, en direc-

1. *Arch. M.*, 22 octobre 1923 et 19 octobre 1926. En bordure de la rue Polignac, la Banque d'Algérie a fait construire une cité-jardin.



PENTES DE LA BOUZAREA (NOTRE-DAME D'AFRIQUE).

Vue prise du boulevard Guillemain. Au dernier plan, une petite ville nouvelle, incohérente, se crée par allotissements au-dessus de Bab-el-Oued et même de N.-D. d'Afrique (petit plateau à droite).



UN CHANTIER DE CONSTRUCTION A MUSTAPHA.

Cette énorme masse de roc dur (à droite un ouvrier sert d'échelle) est attaquée avec des engins à air comprimé. Tout ce côté de la rue (rue Berthézène) a été construit dans ces conditions.

tion du Climat de France et de la Poudrière du Frais Vallon, limite qui ne peut guère être franchie ; d'autre part, arrêtée dans son expansion sur le versant Sud par les anciennes carrières du Génie et les escarpements d'El Kettar, elle s'est portée du côté du Nord vers les pentes de la Bouzaréa qui se garnissent de maisonnettes entre la route de Sidi-ben-Nour et celle de Notre-Dame d'Afrique¹.

Si l'on examine un plan de la ville d'Alger dans son état actuel², on ne peut manquer d'être frappé par un des traits essentiels de sa configuration. La ville s'allonge le long de la mer, de St-Eugène à Hussein-Dey, sur huit kilomètres environ, et vers l'intérieur, si l'on ne considère que les agglomérations formées par les constructions particulières, le dessin accuse nettement trois festons triangulaires dont les pointes sont dirigées vers le Frais Vallon et l'oued M'Kacel, vers la tête du ravin des Sept Sources, vers le col de la Redoute. On dirait qu'une vague, déferlant sur la terre, a été arrêtée dans son mouvement de translation par deux obstacles, deux môles de résistance dont elle a débordé les ailes. Or c'est précisément là que se trouvent les terrains les plus spacieux du domaine militaire : un vaste triangle, dont la base est la ligne unissant les casemates de la rue Berthézène (sommet du boulevard Laferrière) à celles de la rampe Valée (sommet du boulevard Guillemain), et dont les côtés sont les fortifications de 1840 et leurs zones de servitude ; à elles seules elles couvrent une superficie de 69 hectares ; l'autre obstacle est révélé sur le plan par des taches complètement blanches ou rayées

1. Ce sont principalement les lotissements Dazey et Baldetti.

2. Voir le plan du Service Géographique de l'Armée au 1 : 10.000.

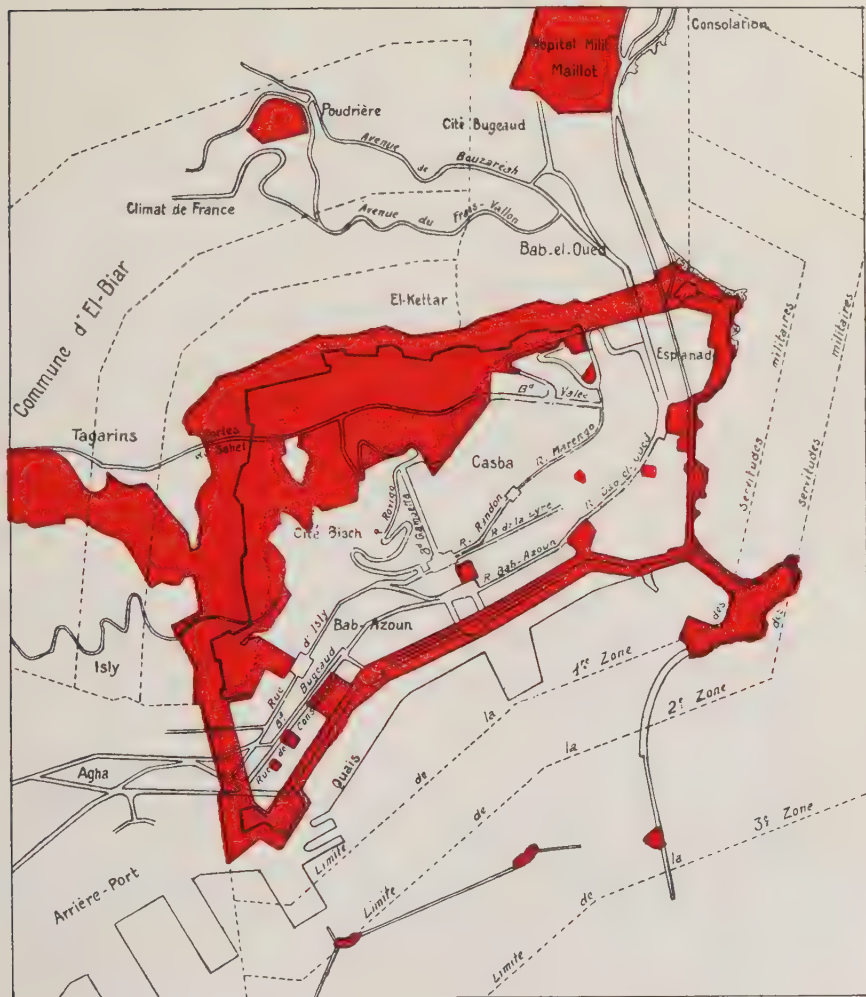
par le dessin de bâtiments dont l'ordonnance régulière annonce quelque chose de militaire ou quelque établissement d'utilité publique. C'est le pâté des quartiers militaires et de l'hôpital civil, auquel font suite au Sud-Est les terrains du Champ de manœuvre. Ce sont là des emplacements de choix, à peu près équivalents en superficie à l'agglomération de Bab-el-Oued occupée par 25.000 habitants. En présence d'une pareille démonstration, comment ne pas concevoir la désaffectation de ce dernier lot comme une nécessité et le maintien de parapets, de fossés, de glacis et de servitudes à l'intérieur d'une ville qui a déjà crevé l'enceinte de ses murs, comme une pure absurdité !

Plus impérieusement que jamais devait s'imposer la question du domaine militaire ; elle est en bonne voie de solution. Reprise en 1920 et de nouveau soumise à l'examen du Conseil Supérieur de la Guerre, elle n'a cessé de préoccuper le Conseil municipal d'Alger¹. L'institution d'un « Office municipal d'habitations à bon marché »² l'a déterminé à disjoindre de la discussion générale les terrains du Champ de manœuvre qui pouvaient offrir des ressources immédiatement utilisables. L'affaire est définitivement réglée : une convention passée le 2 mars 1926 et approuvée, le 12 juin, par les Ministres de la guerre et de l'Intérieur a livré à la Ville 16 hect. 07 a.

1. *Arch. M.*, 15 octobre 1920, 9 août et 18 novembre 1921, 29 décembre 1922.

2. *Idem.* 30 janvier 1920. Cet office a déjà créé trois cités, dont deux à Bab-el-Oued (rue Mazagran, rue de Picardie) et une à Mustapha (chemin Bobillot), soit 295 logements. Il a d'autre part mis en adjudication la construction de la cité du Champ de manœuvre qui en comprendra 484 et préparé une cité Sitgès de 150 appartements sur les terrains de l'O. M'Kacel ; une cité indigène va être construite en bordure du boulevard Valée.

Alger - Terrains et Servitudes Militaires en 1928.



Echelle du 25.000^e

23 centiares dont elle a dès à présent la libre disposition¹. Pour le moment rien n'est changé à l'affectation des quartiers militaires avoisinants ; mais des négociations sont en cours pour la cession de 69 hectares de la zone des fortifications, dont les espaces réservés à la construction en couvriraient 22. Ce serait un gain total de 28 hectares à bâtir (avec les terrains du Champ de manœuvre), ce qui, au taux moyen du peuplement actuel, représenterait le logement de près de 9.000 habitants, soit l'accroissement de trois années.

C'est peu assurément, et ce ne sera pas suffisant pour arrêter l'ascension de la ville sur les pentes des hauteurs qui encadrent Mustapha et Bab-el-Oued. Inévitablement, à l'intérieur de l'Alger actuel, tous les espaces encore vides, toutes les maisons basses sont appelés à être transformés en immeubles bâtis, en maisons neuves ou surélevées. Ce travail est déjà commencé. Il est tout aussi certain que tous les terrains de la périphérie qui ne sont pas encore allotis finiront par l'être et que les constructions, groupées d'ailleurs d'une manière plus ou moins dense, atteindront partout les limites du territoire communal. Il en est déjà ainsi du côté de St-Eugène ; on pourrait en dire autant de Birmandreïs et de Hussein-Dey, où la soudure est moins complète. Quelques lotissements suffiront pour assurer celle d'Alger et d'El-Biar. Du côté de Bouzaréa, quelques escarpements et des carrières empêcheront toujours les constructions d'atteindre sur toute sa longueur la limite de cette commune. Seul Kouba n'est encore rattaché que par un fil ténu à la partie agglomérée

1. *Idem*, 20 décembre 1923, 21 novembre et 26 décembre 1924, 26 février, 25 juin et 17 septembre 1926.

d'Alger ; mais déjà des lotissements ont été faits sur le versant Nord du ravin de l'Oued Kniss¹ (ravin de la Femme Sauvage) et si des communications rapides sont assurées par un funiculaire entre la plaine du Hamma et la ligne des crêtes², le peuplement de cette région ne manquera pas d'être assuré. Qu'une grande ville telle qu'Alger arrive ainsi à faire corps avec d'autres agglomérations jadis indépendantes, le fait est trop fréquent pour qu'il y ait lieu de s'en étonner ; mais ce qui le rend ici moins banal qu'ailleurs, c'est la topographie accidentée de ce site, qui paraissait imposer des limites naturelles au développement de la ville en profondeur et la condamner à s'étirer longuement au pied d'une couronne de hauteurs verdoyantes. La verdure en a été fortement entamée et les crêtes sont déjà franchies.

Pour la première fois, en 1925, on voit figurer dans la table des matières du *Bulletin municipal de la Ville d'Alger*, la rubrique « urbanisme »³. C'est un bien petit fait, auquel il paraîtrait puéril de s'arrêter, si derrière ce mot on n'entrevoit pas tout un programme d'idées et de préoccupations, moins nouvelles sans doute qu'on le dit trop souvent, mais assurément mieux coordonnées, on peut dire même « codifiées »⁴.

1. *Arch. M.*, 2 et 22 octobre 1923 (propriété Lasry, lotissement des Cheminots du P. L. M. et propriété Scotti-Patillon) — du 21 mars 1924 (propriété Desnues) — du 30 juillet 1925 (clos Salembier. Société foncière d'Algérie) — du 17 septembre 1926 (propriété Métayer-Même société).

2. *Idem*. Un projet Bonessio de funiculaire entre la rue de Lyon et le chemin Henri Rivière, présenté le 21 mars 1919, a déjà reçu le 18 avril et le 7 octobre un avis favorable, confirmé le 22 octobre 1923.

3. *Bulletin municipal de la Ville d'Alger*. Année 1925 (5 juin).

4. Les lois principales sont celles du 15 février 1902 sur la protection de la santé publique, du 21 avril 1906 sur les sites et monuments naturels de

La loi du 14 mars 1919, rendue applicable à l'Algérie en vertu du décret du 5 janvier 1922, a prescrit la confection par les Municipalités d'un plan « d'aménagement, d'extension et d'embellissement » de leurs villes. Celle d'Alger a été une des premières à entreprendre ce travail délicat, et il en est sorti un projet qui n'attend plus que l'approbation des pouvoirs publics. En présence d'une œuvre de ce genre, il faut se défendre à la fois et du scepticisme et de l'enthousiasme ; l'un et l'autre procéderaient d'une erreur fondamentale sur l'objet et la valeur pratique de ces plans.

Si l'on prend Alger comme exemple, il est trop évident que l'on ne peut songer à réparer toutes les erreurs commises, depuis un siècle, dans la construction d'une ville dont les organes ont dû trop souvent s'adapter tant bien que mal à des fonctions insoupçonnées des premiers bâtisseurs. La valeur acquise par les terrains et le coût des expropriations interdisent les grands bouleversements ; or si l'on excepte les quartiers neufs construits en bordure du boulevard Carnot et ceux qui ont occupé les terrains cédés en 1896 par l'autorité militaire, quelle est la région de la ville qui n'appellerait pas des remaniements profonds, si l'on voulait qu'elle répondît aux règles formulées par les urbanistes contemporains sur la largeur des voies, la proportion des espaces libres et des superficies bâties et sur bien d'autres objets ? Combien de villes, à l'exception de celles qui sont nées d'hier, peuvent se vanter de remplir intégralement toutes ces conditions ? Il y a donc des parties du plan prévu par la loi de 1919, celles

valeur artistique ; du 13 juillet 1911 sur les perspectives monumentales ; du 6 novembre 1918 sur les expropriations et la plus-value. Celle du 14 mars 1919 a été complétée par les lois du 17 juillet 1921 et du 19 juillet 1924.

qui dessinent le réaménagement des villes, dont l'exécution sera assurément, ou très longue ou même irréalisable sans des concours financiers que l'on ne peut escompter sans s'exposer à des déceptions. Est-ce à dire que cette partie du plan soit condamnée à n'être qu'une belle image, une vision de rêve ? Il n'en est pas tout-à-fait ainsi. Par exemple, le plan préparé par le Service des travaux communaux d'Alger¹, qui prévoit la conservation de la Casbah, en raison de son cachet oriental, modifie profondément toute la région comprise entre les rues Randon et Marengo d'une part, les rues Bab-Azoun, de la Marine et le boulevard Amiral-Pierre de l'autre. On y voit tracées des voies larges de 12 à 14 mètres ; un tiers de la superficie est occupé par des rues, des places et des squares. Peut-être aurait-on pu, il y a cinquante ans, réaliser cette œuvre de grande envergure ; à l'heure actuelle, et sans doute pour longtemps, sinon pour toujours, les ressources financières manqueront et la réfection d'ensemble ne pourra être exécutée. Mais il est permis d'envisager des améliorations partielles pour lesquelles un programme arrêté d'avance servira de directive. L'ouverture d'une seule voie nouvelle, spacieuse et bien construite peut après tout encourager les capitaux et provoquer plus rapidement qu'on ne le croirait, une transformation plus étendue d'un quartier ; la chose n'est pas du domaine des rêves, elle n'est pas négligeable.

Plus utiles assurément apparaissent les parties du plan

1. Ce plan a été présenté devant la Commission municipale d'extension, et d'embellissement de la Ville d'Alger, dont fait partie l'auteur. M. Poulain, chef du Service des travaux communaux, a bien voulu nous communiquer par ailleurs de nombreux renseignements que nous avons utilisés ici.

qui définissent le tracé des quartiers à créer sur des terrains encore vierges de constructions et sur les lotissements de la périphérie ; car il s'agit dans les deux cas de réalisations immédiates ou toutes proches. Il apparaît évident qu'un plan d'ensemble offre bien plus que tous les projets partiels d'alignement et de nivellement ces garanties de prévoyance et de coordination dont le défaut a donné à notre ville un caractère désordonné et incohérent. Par ailleurs les directives qui l'inspirent permettent de mettre un frein à la fantaisie des lotisseurs, de leur imposer des alignements et des servitudes d'espaces libres, au lieu d'avoir à subir les conséquences de leur mépris des intérêts généraux et à recourir pour les réparer à de coûteuses expropriations. Ainsi seront désormais évitées les fautes qui ont gâché tous les quartiers dominant la rue de Lyon à Mustapha¹.

Parvenus au terme de cette histoire de la construction d'Alger, dont nous avons essayé de marquer les étapes et de raconter dans le détail les vicissitudes, il nous est permis de la considérer d'un œil plus sûr, de discerner les causes majeures qui ont retardé ou accéléré la croissance de la ville, d'en expliquer la configuration et le dessin actuels et de faire le départ entre les faits d'ordre naturel et ceux qui sont l'œuvre de l'homme.

Et tout d'abord, que l'ancien Alger antérieur à la conquête

1. *Arch. M.*, 16 juin 1922. A cette date on comptait sur le territoire de la commune 140 rues privées représentant 23^k 500, dont 112, bordées d'immeubles, n'étaient pas encore en état de viabilité. Sur ce chiffre, Mustapha figurait pour 90. Dans la séance du 15 juin 1923, on signalait que certaines de ces rues non classées dataient de 30 ans.

et celui que nous appellerons l'Alger de 1840 se soient installés ou maintenus sur l'éperon que le massif de la Bouzaréa projette vers l'Est, et dont le môle de l'Amirauté a reconstitué la pointe la plus avancée, c'est trop évidemment un fait d'ordre à la fois géographique et militaire. La ville des Turcs et de leurs devanciers était une position forte, à cheval entre deux ravins au-dessus d'un petit port naturel. La volonté des nouveaux maîtres d'en faire une place de guerre capable de résister aux attaques venues de la terre et de la mer, en même temps qu'un arsenal maritime, un Toulon africain, l'a fixée sur le même site. Elle s'y est étendue d'ailleurs, beaucoup plus vers le Sud que vers le Nord. Trois causes principales contribuaient à en orienter ainsi le développement. La première était d'ordre topographique et militaire ; il était difficile en effet, du côté du Nord, de dépasser la ligne de faite qui réunit les plateaux du Fort l'Empereur et de la Casbah à la pointe Sidi-el-Kettani. Elle commande en effet le vallon de Birtraria, celui de l'oued M'Kacel et la petite plaine d'alluvions de Bab-el-Oued¹. D'autre part, au Sud des anciens murs turcs, on ne devait pas être embarrassé pour trouver un point d'appui à la fortification nouvelle, les pentes fort accidentées étant coupées de ravins nombreux et profonds. Une seconde raison était avant tout d'ordre naturel et s'imposait, malgré quelques velléités, rares d'ailleurs, d'en infirmer la valeur. Le port ne pouvait trouver un abri suffisant des vents du Nord et du Nord-Ouest qu'à la condition

1. Il est à remarquer que le rempart turc ne l'atteignait qu'en un point, au sommet de la Casbah ; plus bas il restait en deçà, et la ville regardait en définitive le Sud-Est, direction de la ligne de plus grande pente sur le versant sud de l'éperon.

de s'étendre vers le Sud, vers le fond de la baie de l'Agha ; la ville devait l'accompagner dans cette direction, et sa fortification était conçue comme devant l'enclorre. Enfin, circonstance qui est bien géographique, les principales voies de pénétration vers l'intérieur étaient comprises dans le secteur Sud-Ouest — Sud-Est, et c'est dans cette région que s'était formé déjà le faubourg le plus important, celui de l'Agha.

Si la conception d'Alger comme une ville essentiellement militaire n'avait pas prévalu jusque vers 1880, c'est par là qu'il aurait dû gagner, en se prolongeant par un ruban plus ou moins étroit, l'emplacement de Mustapha Inférieur, de Belcourt, du Hamma, le mieux fait pour lui assurer, au-dessous du niveau de 50 mètres, une topographie moins tourmentée. Mais nous avons vu que le plan d'alignement et de nivellement de 1846, qui eut des conséquences décisives, fut inspiré par des vues bien différentes. Enfermée entre ses murs, on décidait de l'y maintenir, quitte à la moderniser en éventrant la ville indigène, à l'embellir par un boulevard, conçu du reste comme un front de mer, au sens militaire du mot, et à restreindre son extension, paralysée dans la partie basse par l'occupation militaire, à la région la plus accidentée et la plus fortement déclive de son périmètre : d'où une œuvre hardie, mais pénible de comblement et de nivellement, d'édification d'une ville en escaliers, qui ne put être réalisée qu'en deux étapes, entre 1840 et 1860 jusqu'à la rue Mogador, entre 1870 et 1880 jusqu'à la zone militaire.

Pendant ce temps, Bab-el-Oued, où cependant n'existaient pas des difficultés du même ordre, se constituait péniblement autour du noyau de la cité Bugeaud. A Mustapha, l'emprise militaire qui contrariait l'occupation de quelques-uns des

meilleurs terrains, n'empêchait pas toutefois la création de quartiers nouveaux, encore clairsemés, entre le Jardin d'Essai et la partie inférieure de la route de Laghouat. Le village d'Isly et les coteaux de Mustapha Supérieur, par leur exposition à l'abri des vents d'Ouest, par leur topographie même dont les accidents étaient un élément de pittoresque, devenaient le site des villas et de la « ville d'hiver » enfouie dans sa verdure.

C'est un fait d'ordre économique, essentiellement humain, qui a contribué pour la plus grande part à donner à la capitale son extension actuelle ; nous l'avons analysé suffisamment pour n'avoir pas à y revenir. Le développement de la colonisation, la mise en valeur intensive de tout l'arrière-pays dont le port d'Alger était le débouché naturel, la prospérité croissante de ce port, l'ouverture de nombreuses voies de communication, l'attraction qui a déterminé un « rush » de population immigrante, tous ces faits connexes ont eu décidément raison de la vieille conception militaire. Alger est resté une ancienne place de guerre démodée, mais il est devenu une place de commerce moderne et de première valeur. Il a fallu vaincre de longues et nombreuses résistances pour obtenir l'ouverture, dans la région inférieure de son enceinte fortifiée, des deux brèches qui lui permettraient d'opérer sa soudure avec ses anciens faubourgs de Bab-el-Oued et de Mustapha en pleine voie de croissance. Mais par ces brèches, la population a vite débordé de part et d'autre, avec une préférence naturelle pour le côté Sud. 1892 pour le port, 1896 pour la ville, ce sont les deux dates qui ont marqué le début de l'ère contemporaine, par l'extension des bassins et du mouvement vers l'Agha, par la formation définitive de deux villes véritables adjointes à la ville-mère.

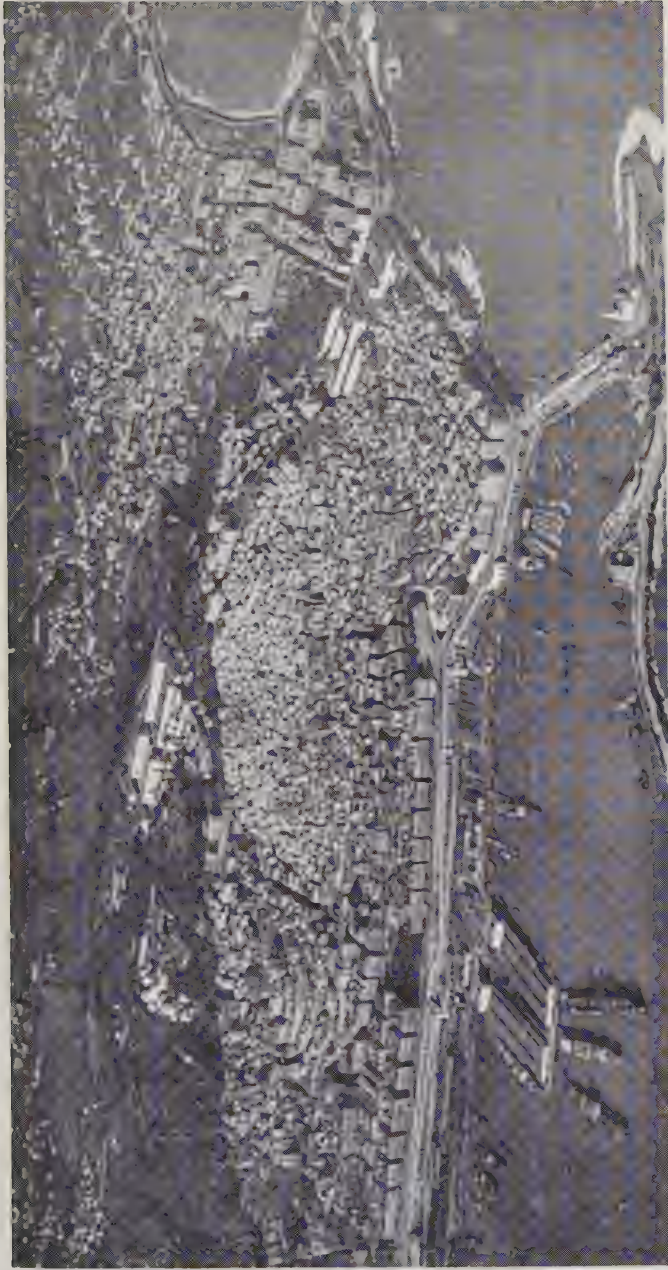


Photo du 1^{er} groupe d'aviation d'Afrique.
VUE D'ALGER (VIEILLE VILLE, QUARTIER D'ISLY ET BAB-EL-OUED).

Au centre apparaît nettement l'emplacement de l'Alger des Turcs, s'avancant en pointe vers le môle Kherred-din et l'Anfroude. Au sommet du triangle sphérique, la Casbah des Deys et les casernes d'Orléans. De là jusqu'au Square de la République et au quai, une courbe nette, l'ancien fossé Sud des murs turcs, R^e Gambetta actuel. A Dr. la limite N de la vieille ville est délimitée par une ligne joignant les casernes d'Orléans aux bâtiments blancs de la Prison, de la Gendarmerie, du Lycée et de la Caserne Polissier. Au N. de la ville, les constructions de la haute ville indigène, plus blanches et plus serrées, et celles de la ville basse européenne, très visibles sur les boulevards des quais et sur la Place du Gouvernement. A mi-hauteur environ entre celle-ci et le sommet de la Casbah, on voit une ligne de constructions européennes se prolongeant à Dr. jusqu'à la caserne de la Mousquetaire, c'est la partie occidentale des moulins de la rue Randon, dont la hauteur témoigne d'une rupture de pente très nette (cours de 300 m.). A G. de la vieille ville, la ville basse de la rue Randon, dont la hauteur témoigne d'une rupture de pente très nette (cours de 300 m.). A G. de la vieille ville, la ville basse de la rue Randon, dont la hauteur témoigne d'une rupture de pente très nette (cours de 300 m.). A G. de la vieille ville, la ville basse de la rue Randon, dont la hauteur témoigne d'une rupture de pente très nette (cours de 300 m.).

De G. de la mer, on distingue de Dr. à G. les bâtiments, le phare et la darse de l'Anfroude, le port, les embarcadères de plaisance. Le petit môle rocaux de la Pêcherie, le môle Al Djafna et la Gare Maritime, la Gare des chemins de fer, et tout le long des quais les voûtes et les rampes. Tout au bas du cliché, la courbe de la jetée Nord et les chalands préparés pour le charbonnage des relâcheurs.

Dès lors aucun obstacle de la topographie — où à peu près aucun — n'a pu arrêter les constructeurs. Tous les ravins ont été plus ou moins comblés et masqués, toutes les aspérités du sol les plus gênantes ont été nivelées ; l'ascension des pentes s'est poursuivie sans arrêt, favorisée par l'ouverture des chemins qui devenaient bientôt des rues. Si le dessin de la zone périphérique est encore festonné, nous avons vu à quelles causes il faut l'attribuer. Mais dans un avenir plus ou moins proche, ces festons finiront par disparaître et l'amphithéâtre sera garni de constructions. Ainsi le développement en profondeur, que la topographie naturelle du site paraissait devoir contrarier, sera réalisé tout aussi bien que le développement en longueur qu'elle semblait devoir imposer. Ajoutons que l'altitude exerce, dans un pays africain, ou simplement méditerranéen, au bord d'une mer chaude, une influence attractive que l'on ne saurait négliger. Ce que l'on cherche de plus en plus, hors de nos grandes villes européennes, l'air et la lumière, plus faciles à trouver dans les banlieues que dans les agglomérations, on l'obtient, dans un site tel que celui d'Alger, en s'élevant au-dessus de la cuvette d'évaporation, surchauffée en été, que constituent la baie et la nappe d'eau du port. Kouba, El Biar, Bouzaréa sont des lieux de repos pour l'Algérois qui veut fuir, dans la saison chaude, l'atmosphère de bain maure du fond de la cuvette. Peut-être donc ne serait-il pas bien exact, en ce sens, d'affirmer que la topographie du site d'Alger-Mustapha a perdu de plus en plus toute influence sur le développement des constructions de la ville : peut-être au contraire a-t-elle repris quelques droits qui tendent plutôt à s'affirmer qu'à s'affaiblir.

CHAPITRE II

TROIS GRANDS PROBLÈMES D'ÉDILITÉ

En étudiant le mouvement de la population d'Alger, de 1830 à 1926, et l'histoire de la construction, on perçoit facilement combien a été rapide et presque subite la poussée de croissance qui, en quelques années et surtout depuis 1896, a couvert une partie de la ville-mère et ses anciens faubourgs de maisons et d'habitants. On ne peut nier que toutes les prévisions les plus optimistes furent dépassées par les faits ; la surprise, en pareil cas, devait avoir et a eu en effet plus d'une conséquence fâcheuse. Des besoins nouveaux et pressants se faisaient sentir chaque jour ; les vieux organes d'une ville modeste se révélaient insuffisants et difficiles à adapter à une grande cité. Par surcroît, Mustapha fut livré, en 1904, par le décret de réannexion, dans un état plutôt précaire, imposant des charges que ne compensait pas l'appoint de ses ressources budgétaires. Les édiles d'Alger se sont trouvés alors, il faut le reconnaître, en présence de problèmes multiples dont une solution d'ensemble, suffisant aux deux communes, n'avait pas été prévue. La précipitation des événements — construction et peuplement — la nécessité d'aller

au plus pressé et de satisfaire à des besoins immédiats, l'insuffisance des crédits, les a condamnés trop souvent à des improvisations, à des mesures de détail et de circonstance, auxquelles venait s'ajouter l'héritage d'un passé lourd d'erreurs et de réalisations mesquines. On ne pouvait guère, d'une part, songer à refaire de toutes pièces une ville telle que l'Alger de 1840. Il aurait fallu, d'autre part, préparer longuement et mûrement l'adaptation que commandait cette croissance inespérée. Or nous avons vu qu'il n'en fut pas ainsi. On s'en rendra compte encore mieux en étudiant les solutions apportées à trois problèmes essentiels de l'urbanisme : celui de l'alimentation en eau, celui des égouts et celui de la circulation.

1. — L'ALIMENTATION EN EAU.

La question de l'alimentation en eau potable devait être évidemment au premier rang des préoccupations de nos édiles. De fait, ils n'ont cessé d'y songer, de provoquer des études et des projets, de les discuter¹. Mais, d'une part, pendant longtemps ils se sont contentés des petits moyens de fortune et des solutions pour ainsi dire annuelles. L'incertitude la plus grande régnait sur le parti à adopter pour donner une satisfaction définitive aux besoins de la population. La fatalité — c'est le terme par lequel on désigne trop

1. *Arch. M.*, 23 février 1885. Un adjoint déclare que depuis 50 ans la question des eaux a toujours été à l'ordre du jour. En 1899 (23 juin) un rapporteur reproche aux Municipalités antérieures de n'avoir jamais procuré « des moyens de vivre qu'au jour le jour. »

souvent l'imprévoyance — a voulu que la date même de la première utilisation, bien timide, des ressources les plus sûres (1880), dût précisément marquer le début d'une période de croissance rapide et de peuplement massif d'Alger-Mustapha. Il était temps encore, dans les premières années où ce mouvement se dessinait si nettement, de prendre une décision ferme et guidée par des vues à grande portée. Il n'en fut malheureusement pas ainsi. L'absence d'idées claires, la peur des solutions coûteuses, une conception fausse des véritables intérêts budgétaires, commune à l'Administration et aux corps élus, a retardé la solution d'un problème qui reste à l'ordre du jour, alors qu'il devrait être déjà classé dans les archives du passé. Aujourd'hui que l'on a toutefois — et enfin — adopté le parti le plus sage, préconisé par les techniciens, les géologues et les ingénieurs les plus qualifiés, les besoins à satisfaire apparaissent énormes. Pendant que l'on tergiversait, la population ne cessait d'augmenter et ses exigences devenaient aussi plus grandes, par un heureux effet des progrès de l'hygiène domestique et urbaine. Ainsi s'explique que les améliorations réalisées à l'heure actuelle puissent être simplement envisagées comme une première étape d'un vaste programme.

Nous avons vu ¹ que trois régions plus ou moins voisines d'Alger peuvent concourir à son alimentation en eau : le Sahel par ses sources, la Mitidja par ses nappes jaillissantes, l'Atlas par ses oueds. Il n'est pas surprenant que, pendant les cinquante premières années, on ait recouru exclusivement à la première de ces ressources naturelles. On y était amené par l'exemple des Turcs qui avaient dû jadis pourvoir aux

1. Voir p. 57-60.

besoins d'une population de 100.000 habitants, par l'esprit d'économie qui invitait à utiliser, en les améliorant, les travaux d'adduction exécutés par eux, par une foi peu profonde dans le développement futur de la ville européenne, et aussi par des habitudes de résignation contractées dans des cités françaises aussi médiocrement pourvues que la capitale algérienne. En 1872, Alger n'était d'ailleurs, on ne doit pas l'oublier, qu'une ville de 48.000 habitants, comparable à cet égard à Besançon, et comme ville européenne, ses 38.000 habitants la plaçaient sensiblement au niveau d'Avignon¹. Mustapha, détaché de la commune en 1870, échappait à la sollicitude des édiles qui ne lui pardonnaient pas son émancipation.

Lorsque nous avons pris possession d'Alger en 1830, son alimentation en eau était assurée, indépendamment des puits, des citernes et de la maigre source de la Marine², par quatre aqueducs : 1^o celui qui amenait par Bab-Azoun les eaux du Hamma, le plus important, le plus régulièrement pourvu ; 2^o celui du Telemly, dont la prise d'eau était voisine du Palais d'été actuel et qui pénétrait par la Porte Neuve pour aboutir à un réservoir alimentant six fontaines ; 3^o celui de l'Aïn-Zeboudja, le plus récent et le plus long, qui, partant de Ben-Aknoun, recueillait de nombreuses sources et cheminait en tunnel ou à ciel ouvert par les Tagarins jusqu'à la Casbah ; son débit, fort irrégulier, était dès cette époque gravement influencé par les maigres de la saison chaude. 4^o enfin

1. E. Reclus. *Geog. Univ. La France*, 1877, p. 328 et 380. Alger en 1872 avait 48.208 habitants, Besançon, 49.400. On comptait à Alger : 38.389 Européens. Avignon avait 38.200 habitants.

2. Voir p. 84, note 5.

celui de Birtraria, ravitaillé par les sources superficielles du Frais Vallon, qui entraît en ville un peu au-dessous de la porte Bab-el-Oued ; il ne fournissait d'ailleurs qu'une très-faible quantité d'eau et réclamait une réfection presque totale. En résumé la partie du Sahel toute voisine d'Alger avait donc seule pourvu jusqu'alors aux besoins de la cité.

Ce furent pendant plus de quarante ans les seules ressources dont disposa la ville. Il avait fallu dès le début exécuter les travaux les plus urgents. Les aqueducs étaient généralement en mauvais état, les conduites en poterie, même quand elles n'avaient pas été endommagées par nos troupes¹, laissaient échapper beaucoup d'eau ou s'obstruaient partiellement, les eaux mêmes étaient troubles à la moindre pluie et presque toujours polluées. L'afflux de population qui se produisit entre 1840 et 1846, et sans doute aussi des raisons d'ordre militaire² déterminèrent l'Administration à étudier et à entreprendre non plus de simples réparations, mais des réfections et des travaux neufs. Elle chargea en 1841 un savant distingué, Aimé, professeur au collège d'Alger et membre de la Commission scientifique d'Algérie créée en 1837, de

1. Comme ce fut le cas, pendant et après la marche de nos troupes sur le Fort l'Empereur (Gab. Esquer, *o. c.*, p. 440). On fut obligé dans la suite de prendre des mesures contre les déprédations de la population militaire et civile. Le 1^{er} juillet 1835, une commission « pour la conservation des eaux » fut instituée (*Moniteur Algérien*, 11 juillet 1835).

2. En 1840, un rapport sur l'alimentation en eau de la Place d'Alger fut demandé au Génie (*Arch. D. F.*, cart. 4, 6-18. Mémoire du capitaine Guyot-Duclos, 28 février 1840). L'auteur du mémoire fourni à cette occasion estimait à 720 mc le débit minimum par jour des aqueducs, et concluait à la nécessité d'entretenir les 400 citernes de la ville et d'en imposer l'établissement dans les maisons neuves.

procéder à des jaugeages qui conduisirent aux constatations suivantes ¹ : à leur origine, les aqueducs débitaient un total de 2.310 mètres cubes par jour. 840 étaient utilisés ou se perdaient avant l'entrée des conduites dans la ville qui ne recevait ainsi que 1.470 mètres cubes ; avec la source dite « du Rempart », on arrivait à 1.510 mètres cubes. Il est vrai que les mesures avaient été prises en octobre, après la saison chaude. On calculait que la population pouvait disposer d'environ 37 litres par habitant et par jour. De 1840 à 1850 ², on améliora l'aqueduc de l'Aïn Zeboudja, on élargit deux tunnels, on en perça trois nouveaux d'une longueur totale de 1.619 mètres cubes ³. De nombreux réservoirs furent créés, on multiplia les fontaines, les abreuvoirs, on aménagea des lavoirs. A la

1. *Tabl. de la sit., o. c.*, 1841, p. 129-131. Aimé donnait les évaluations suivantes :

	A la source	A l'entrée en ville
Aqueduc du Hamma.....	1,080 mc.	550 mc.
— du Telemly.....	700	600
— d'Aïn-Zeboudja....	430	250
— de Birtraria.....	100	70
Source du Rempart.....	40	40
Total.....	2.350 mc.	1.510 mc. par jour.

2. *Tabl. de la sit., o. c.*, 1846-49, p. 346-349. On y trouvera le détail des travaux. Mais les chiffres donnés pour le débit des aqueducs paraissent fort exagérés. Le total, en 1849, est estimé à 5.100 mc. Or, en 1866, Ville évalue le débit maximum à 3.283, le minimum étant de 1620. *Notice sur le régime des eaux potables de la ville d'Alger, o. c.*

(Voir aussi les *Tabl. de la Sit.* de 1850-52, de 1854-55, de 1859-61, de 1862).

3. Ville, *o. c.*, p. 7. On dut modifier une partie du trajet, à la suite d'une série d'éboulements dans la partie haute de Mustapha (ancien consulat de Suède). L'un d'eux, survenu le 22 janvier 1845, coupa cet aqueduc et celui du Telemly (*Moniteur Algérien*, 25 janvier 1845).

fin de 1851, on avait déjà dépensé plus d'un million, crédit assez important pour l'époque ; on estimait d'ailleurs qu'il en fallait encore 1.750.000 pour achever l'œuvre entreprise et pour reconstruire complètement l'aqueduc du Hamma. On continuait d'autre part à utiliser l'eau suspecte des puits et des citernes dans les maisons de la haute ville ; un arrêté du Gouverneur Général avait même prescrit, dès 1836, Alger étant une place de guerre, que toute maison nouvelle devrait être pourvue de l'une ou de l'autre de ces réserves ¹.

A peine les travaux de l'aqueduc d'Aïn Zeboudja, devenu le plus important, étaient-ils terminés qu'ils apparaissaient insuffisants. En 1855 en effet, on constatait au Conseil municipal qu'une partie considérable de l'eau déversée dans les conduites se perdait avant d'atteindre la ville, et que les habitants ne disposaient que de 1.687 mètres cubes, c'est-à-dire de 34 litres par jour ². La question des eaux était au premier rang de celles que le Maire, en 1858, recommandait à la sollicitude du Prince Napoléon chargé du Ministère de l'Algérie ³ ; en 1859, le Conseil demandait la création d'un grand réservoir à la Casbah ⁴. On se décida à améliorer l'aqueduc du Telemly où furent effectués des travaux importants de 1859 à 1862 ⁵. A cette dernière date, les services des Mines

1. *Moniteur Algérien*, 7 octobre 1836. Arrêté du 16 août 1836.

2. *Arch. M.*, 21 juillet 1855. Le rapporteur de la commission des eaux estime à 4.074 mc la quantité déversée dans les aqueducs. Il n'en arrive dans la ville que 2.245, dont une partie est absorbée par les administrations civiles et militaires ; les habitants n'ont à leur disposition que 1.687 mc.

3. *Idem*, 20 août (o. c.).

4. *Idem*, 14 novembre. Il invoquait, à côté de la salubrité, l'intérêt militaire en cas de siège. Alger étant « une ville de guerre de premier ordre. »

5. *Tabl. de la sit.*, o. c., 1859-61, p. 180, 185, 189 ; 1862, p. 272.

et des Ponts et Chaussées portèrent leur attention sur l'aqueduc du Hamma et sur la nappe aquifère qui l'alimente. Mais il fallut attendre 1868 pour que les travaux de captage fussent terminés ; ils eurent du moins l'heureux effet d'en doubler le débit ¹. Il ne cessa plus dès lors d'être, parmi les aqueducs, le fournisseur le plus important et le plus régulier, les autres étant beaucoup plus influencés par le régime pluviométrique ². La conséquence était une inégalité flagrante entre la haute et la basse ville au point de vue de l'alimentation en eau potable. Bab-el-Oued se plaignait seul de manquer totalement d'eau ; en 1865 il n'y avait encore aucune fontaine dans la cité Bugeaud dont le développement se trouvait ainsi paralysé ³. Malgré tous les travaux effectués, on constatait en 1868 leur insuffisance ⁴. L'ingénieur Ville, dont les études font époque dans l'histoire de cette question, avait entre temps procédé à un examen approfondi des formations géologiques du Sahel ; la conclusion de son remarquable mémoire était qu'on pouvait, par une série de captages opérés aux environs d'Alger, dans la haute vallée de l'Oued Kerma, dans

1. Ville, *o. c.*, p. 11-12, et du même auteur *Notice sur les puits artésiens des provinces d'Alger, d'Oran et de Constantine*. Alger, 1876. Un sondage fut fait en 1863 à Mustapha-Inferieur dans la propriété Julienne (*Arch. M.*, 25 janvier et Ville, *Notice sur le régime etc.*, *o. c.*, p. 17).

2. Voir p. 314.

3. *Arch. M.*, 8 juin 1865. On pratiqua des forages de puits artésiens. L'Aqueduc de Birtraria, de faible débit, n'alimentait que la partie haute (Ville. *Notice sur les puits artésiens*, *o. c.*, p. 32-33).

4. *Idem*, 12 mai 1868. A propos des sondages pratiqués dans le bassin de l'O. Kaddous, affluent de l'O. Kerma. D'après Ville, en 1865, il y aurait eu une moyenne de 46 litres par jour et par habitant ; en 1869, elle dut s'élever à environ 58.

celle de l'oued Kniss, à Kaddous, dans l'oued Ouchaïa, à la Pointe Pescade et dans le ravin des Beni Messous, porter le débit total des eaux de la ville à 8.640 mètres cubes, soit 145 litres par jour et par habitant. Il ne sortait pas ainsi du Sahel, où il distinguait que cinq cuvettes artésiennes bien caractérisées correspondaient au contact des grès du Pliocène et des argiles du Miocène (Sahélien) ¹.

Cependant Ville signalait à la fin de son rapport une intéressante tentative qui aboutissait à une révélation. En fait la paternité doit lui en revenir ; car, dans son mémoire de 1852 « sur les roches, les eaux et les gîtes minéraux des provinces d'Oran et d'Alger », il avait noté la région des marais de la Mitidja comme la plus susceptible de fournir des eaux jaillissantes ². L'Ingénieur des Ponts et Chaussées Aymard, à la suite de sondages pratiqués, de 1860 à 1865, dans le bassin de l'Harrach inférieur, à Ben Tallah, à Baba Ali et à Baraki, arrivait à la conviction que des nappes jaillissantes existaient dans cette région ³. Il dressait un plan d'alimentation qui utiliserait soit les eaux de l'Harrach et de l'oued Baba Ali son affluent, par des barrages transversaux établis dans les

1. *Sa Notice sur le régime des eaux potables de la ville d'Alger* est le résumé de son rapport du 3 juillet 1869.

2. Ville. *Recherches sur les roches*, etc. o. c., p. 257.

3. Baraki est à 6 kilomètres S. O. de Maison-Carrée, sur la rive droite de l'Harrach ; Ben-Tallah à 4 kilomètres Nord-Est de Baraki, Baba Ali à 6 kilomètres Sud-Sud-Ouest de Baraki, entre la rive gauche de l'Harrach et la rive droite de son affluent l'O.-Zouine, dont l'O.-Baba Ali est la branche orientale. (Voir la *Carte des environs d'Alger* au 1 : 50.000). Le premier sondage de Ben Tallah fut exécuté en 1860, ceux de Baba Ali et de Baraki datent de 1865 (Ville. *Notice sur les puits artésiens*, o. c., p. 26-27 et *Notice sur les sondages*, o. c., p. 9-14).

graviers de leurs lits de manière à arrêter les eaux qui, selon lui, s'écoulaient souterrainement ¹, soit celles de puits artésiens forés à 40 ou 50 mètres de profondeur. Ainsi était née l'idée féconde qui devait être exploitée plus tard — trop tard assurément. Et cependant l'auteur du projet se faisait fort d'amener à Alger 8.640 mètres cubes, c'est-à-dire 144 litres par habitant ; l'eau analysée avait été reconnue parfaitement propre à la consommation. Le Conseil municipal prit en considération le projet Aymard, mais seulement en 1873 ² ; à la suite d'un hiver particulièrement sec, l'insuffisance des aqueducs avait contraint la Ville à faire des achats d'eau à Ben Aknoun ³ et avait ramené à l'ordre du jour la question qui paraissait ajournée. Les sondages de la Mitidja avaient été d'ailleurs poursuivis : un projet Godfernaux (1874) consistait à recueillir, à 800 mètres en aval du confluent de l'Harrach et de l'oued Djemaa, les eaux d'un barrage transversal ⁴ ; un colon, M. Dessoliers, encouragé par Ville, avait pratiqué avec succès, de 1870 à 1873, des forages, au voisinage de sa ferme et de son moulin de Ste-Corinne, entre Baraki et Maison-Carrée ; mais ses propositions avaient été rejetées ⁵. Une nouvelle solution paraissait en effet avoir conquis les suffrages ; elle allait pendant plusieurs années distraire, sans résultat, l'attention de nos édiles et des pouvoirs publics, les égarer,

1. Cette vue a été d'ailleurs reconnue erronée (Dalloni, *o. c.*, p. 25).

2. *Arch. M.*, 13 septembre 1873.

3. *Idem*, 21 avril 1873. On décide d'acheter pour la période de mai à décembre 150 mc d'eau par jour à la propriété des Jésuites de Ben Aknoun.

4. *Idem*. 22 février 1876.

5. Ville. *Notice sur les puits artésiens*, *o. c.*, p. 28-29. *Arch. M.*, 26 mars 1872 et 13 septembre 1873. Le projet Dessoliers reparut en 1876 (11 janvier).

et jeter la confusion dans un débat où se dessinaient déjà des conflits d'intérêts privés.

En 1873, le Conseil avait décidé de prendre en considération le projet de M. Néant, habitant de Mustapha, qui offrait d'amener à la porte du Sahel les eaux de l'Harrach supérieur, dans la région au Sud de Rovigo ¹ ; l'année suivante, des études étaient entreprises aux frais de la Ville ². En 1875, une commission extra-municipale était constituée, sous la présidence de Ville ³ ; le Gouverneur Général paraissait avoir pris à cœur la question des eaux de la ville d'Alger ⁴, et la commission était invitée à se prononcer sur les divers projets en présence. De prime abord, la Municipalité avait écarté, comme insuffi-

1. *Arch. M.*, 13 septembre 1873. Les eaux seraient captées au Rocher des Pigeons, à 150 m. d'altitude. Dans la suite les études amenèrent à reporter la prise beaucoup plus en avant (Etudes de Mans, projet Neveu-Derotrie, Pouyanne et Godard).

2. *Idem*, 25 juillet, 18 août et 30 septembre 1874.

3. *Idem*, 5 mars 1875. Le Conseil adoptait même en principe, le 11 août, un avant-projet des Ponts-et-Chaussées et des Mines présenté par les ingénieurs Derotrie et Pouyanne. L'architecte en chef Samary fut chargé de diriger les études sur le terrain (*Question des eaux. Détermination des eaux de l'O. Mokta*. Rapport de MM. Escande et P. Samary. Alger, 1875. *Bibl. M.*, 54453).

4. *Arch. M.*, 31 juillet 1874. Le Gouverneur Général informe le Conseil par une lettre du 27 juillet que les études permettant d'apprécier les différents projets relatifs aux eaux de l'Harrach seront faites aux frais de l'État. En 1876 (22 février) dans une lettre transmise au Conseil par le Préfet, il invite la Municipalité à se prononcer sur les voies et moyens d'adduction des eaux de l'O. Mokta, sur le projet plus modeste des ingénieurs Derotrie et Pouyanne, relatif aux eaux jaillissantes de Baba Ali, enfin sur les eaux de Sainte-Corinne. Le Conseil de gouvernement a rejeté la demande d'expropriation du domaine de Ben Aknoun adressée par la Ville d'Alger (13 septembre 1873).

santes, les solutions fondées sur le drainage des eaux du Sahel. Le rapport de Ville cantonnait donc la discussion sur deux régions : celle de l'Harrach inférieur et celle de l'Harrach supérieur¹. Le projet de dérivation de l'oued Mokta, sa principale source, grossi de l'oued Bouinan², était assurément très-séduisant. Les études des Ponts et Chaussées avaient montré qu'on pouvait compter sur 400 litres à la seconde, cinq années sur six, et sur 300, l'autre année ; l'eau était limpide et fraîche (15°). Mais il faudrait des travaux considérables d'adduction, un tunnel de 2.600 mètres dans l'Atlas, un grand siphon pour la traversée de la Mitidja, sans compter des travaux militaires pour la protection de la prise d'eau et des canalisations. Le projet prévoyait sans doute l'utilisation d'une bonne partie de l'eau, la moitié au moins, pour l'irrigation de la partie du Sahel dominée par la conduite ; mais il fallait prévoir des indemnités pour les riverains de l'Harrach et les colons de Bouinan, Chebli et Rovigo dont la dérivation réduisait les ressources en eau d'arrosage. Beaucoup plus économique apparaissait l'utilisation des eaux jailissantes de Baba Ali, qui pourraient fournir 400 litres à la seconde et qui, élevées par une machine ou par les eaux superficielles de l'Harrach servant de force motrice, pourraient rendre au Sahel les mêmes services que celles de l'oued Mokta. En attendant toute décision, les avis étant partagés³, Ville

1. *Idem*, 22 février 1876. Le rapport de Ville sur les conférences du 13 novembre 1875 qui ont eu lieu à Baba Ali et à Sainte-Corinne (note adressée au Gouverneur Général) est annexé au procès-verbal de la séance.

2. Voir la carte de Blida au 1 : 50.000.

3. Le Préfet se prononçait pour la proposition Dessoliers, l'Inspecteur général des travaux civils et les ingénieurs pour l'O. Mokta.

demandait instamment, vu l'urgence¹, que l'on poursuivît la meilleure utilisation des sources du Sahel, selon les directives données dans ses travaux sur la question². Ce ne fut pas son avis qui prévalut, mais bien celui de l'architecte en chef P. Samary³. Celui-ci rejetait les projets tels que le projet Fiévée, relatifs au Sahel, comme incertains et insuffisants, condamnait les machines élévatoires comme sujettes à de fréquentes avaries, et concluait à une demande de concession à l'État de 400 litres-seconde pris sur l'ensemble des sources de l'Harrach, pour l'alimentation en eau potable, l'arrosage et l'irrigation. Le Conseil en décida ainsi dans cette séance du 22 février 1876 dont le résultat principal a été de faire reculer la solution du problème.

Et tout d'abord en effet, la mise à exécution du projet comportait, outre un sérieux complément d'études, toute une série de négociations longues et compliquées et pour le moins des travaux d'une durée de cinq années. En attendant, pour parer à une situation que l'accroissement de la population, après une longue période de stagnation, allait aggraver de plus en plus, on recourut aux expédients et aux petits moyens. On croyait si peu à un rapide développement d'Alger et de Mustapha que le rapporteur du projet avait pu, sans être contredit, déclarer que 170 litres à la seconde, satisfaisant largement aux besoins d'une ville de 100.000 habitants, pourraient « suffire par conséquent pour longtemps à l'alimentation d'Al-

1. Il signalait que les quatre aqueducs d'Alger ne donnaient à l'étiage que 2592 mc, soit 30 litres par habitant.

2. Le 11 août 1875, le Conseil avait rejeté un projet Trémeaux sur l'utilisation des eaux du Sahel présenté le 5 mars de la même année.

3. *Question des eaux*. Rapport Escande et P. Samary, o. c.

ger et de sa banlieue »¹. En 1877, le débit des aqueducs, renforcé cependant par trois achats d'eau, tombait au mois d'août à 2.479 mètres cubes dont 1.912 seulement arrivaient dans la ville pour alimenter plus de 50.000 habitants, auxquels il ne reviendrait guère qu'une trentaine de litres par tête, au maximum². On se décidait à reprendre des projets plusieurs fois remaniés et toujours ajournés — depuis 1854 — pour la réfection complète de l'aqueduc du Hamma qui laissait échapper 250 mètres cubes³ ; on décidait de mettre à l'étude la construction d'un réservoir de 10.500 mètres cubes à la porte du Sahel. Elle fut réalisée de 1881 à 1882⁴. Entre temps on continuait les études et les discussions sur l'O. Mokta, et l'on entreprenait même le creusement du tunnel de Tef-faha ; mais peu à peu, « l'opération grandiose »⁵ était réduite à de modestes proportions. Des 400 litres dont on avait parlé au début, on était descendu à une demande de concession de 300, puis de 200, et enfin les Ponts et Chaussées eux-mêmes estimaient en 1883 que 100 litres suffiraient⁶. Pour comble, l'O. Mokta lui-même conspirait contre le projet et son débit était tombé, à l'étiage, de 411 litres en 1874 à 207 en 1880,

1. *Idem*, p. 27.

2. *Arch. M.*, 26 juin et 10 août 1877. On avait dû faire des achats d'eau dans la région d'El Biar et de Ben-Aknoun, à la propriété des Jésuites, aux domaines Des Vallons et Saliba (280 mc au total).

3. *Idem*, 7 juin 1877. Il s'agit du projet des ingénieurs de Serry et Mondésir remanié par de Rougemont en 1860, appuyé par Ville en 1867.

4. *Idem*, 20 mars 1878 et 31 août 1881.

5. *Idem*, 13 septembre 1878. Rapport du Maire qui contient l'historique du projet. Sa déclaration d'utilité publique (14 août 1877) et la demande de concession (22 mai 1878) ne portaient en effet que sur 300 litres.

6. *Arch. M.*, 21 septembre 1883.

à 203 en 1883¹ ; les syndicats d'irrigation des deux rives de l'Harrach protestaient et menaçaient d'actions judiciaires². Il avait fallu enfin, en 1880, en présence d'une « situation grave, difficile et pressante », s'orienter d'un autre côté et revenir aux eaux artésiennes de la Mitidja³. Ce fut le premier essai de cette solution du problème, appuyée de nouveau par un savant géologue, Pomel. Le 19 mai, le Conseil municipal décidait d'urgence l'achat des eaux jaillissantes de l'Harrach, en amont et à proximité de Maison-Carrée. On se mit à forer des puits, on installa une usine élévatoire qui devait être dans la suite renforcée grandement par deux autres. On construisit, en moins de quatre mois (juin-octobre 1880)⁴ le réservoir de Kouba destiné à recevoir ces eaux. On escomptait un supplément de 1.200 mètres cubes, qui porterait les disponibilités totales à 3.820 mètres cubes (47 litres par habitant, en supposant, contre toute vraisemblance, qu'ils en fussent seuls usagers). Ce ne pouvait donc être qu'une solution provisoire et un palliatif. A la vérité, elle ne préjugait nullement d'une décision de principe définitive, qui malheureusement était toujours à venir ; telle a été la situation jusqu'à une date toute contemporaine. Chaque municipalité a proclamé l'urgence, a réouvert d'interminables

1. *Idem*, 24 avril 1883.

2. *Idem*, 10 mai 1880.

3. *Idem*, 10 et 19 mai, 4 et 7 juin 1880. On ne parlait d'ailleurs à l'origine que de 1200 mc à prendre dans la propriété Boensch, toute voisine de Maison-Carrée, sur les bords de l'Harrach. Pomel consulté avait confirmé l'origine artésienne de la nappe d'eau, alimentée par les infiltrations de la partie haute de la Mitidja.

4. *Idem*, 7 juin 1880 où le projet fut adopté ; du 4 décembre où l'on constatait l'achèvement des travaux le 31 octobre.

discussions, a fait éclore les propositions les plus variées, a recouru comme la précédente aux expédients temporaires et aucune ne s'est décidée à prendre un parti large, conçu pour un avenir lointain et fondé solidement sur les études — qui n'ont certes pas manqué — des géologues et des techniciens spécialistes. De là des digressions continuelles qui ont fait promener les vues ou les résolutions de l'Harrach à l'Atlas, à l'O. Kniss, à Mustapha et même jusqu'au Djurdjura, pour les ramener périodiquement et finalement à la Mitidja, depuis longtemps signalée comme la clef du problème.

Plus de trente années s'écoulèrent ainsi depuis la première utilisation des eaux de la propriété Boensch, sans qu'on arrivât à une solution définitive. En 1883, malgré l'appoint du réservoir de Kouba, les habitants d'Alger ne disposaient que de 36 litres par jour¹ ; la Ville devait en effet fournir de l'eau à Mustapha, Birmandreïs et Kouba. Six projets se trouvaient

1. *Arch. M.*, 24 avril 1883. Rapport de la commission des eaux. Le débit était passé cependant à 3.400 mc (1882). Les six projets étaient : 1^o celui de l'O. Mokta où les études et les travaux avaient été poursuivis ; il avait la faveur des Ponts et Chaussées qui doutaient que les eaux artésiennes de Baba Ali pussent fournir, avec 12 puits, 135 litres à la seconde ; 2^o le projet Portier qui envisageait le captage de 20.000 mc à Baba Ali ; 3^o la proposition Dessoliers de livrer 13.000 mc de la propriété de Sainte Corinne ; 4^o le projet Tramazaïgues qui reprenait celui de l'ingénieur Aymard à Baba Ali ; 5^o le projet analogue de Civrieux ; 6^o la proposition de la Société générale des Eaux de Paris qui demandait une concession de 70 ans pour la fourniture de 20.000 mc à prendre à Baba Ali et dans l'O. Mokta. Ce fut le dernier projet qui l'emporta ; mais la Préfecture insista pour l'examen de la proposition Dessoliers (14 mars 1884), et le 23 février 1885, le Conseil écarta le projet de la Compagnie par une décision de principe en vertu de laquelle il s'interdisait d'aliéner « la propriété des eaux actuelles ou futures » de la ville. On décida par ailleurs d'arrêter les travaux du tunnel de Teffaha dès le 24 avril 1883.

en présence, dont quatre concernaient exclusivement les eaux artésiennes de la vallée de l'Harrach. On abandonna l'O. Mokta, non sans idée de retour ; les travaux du tunnel de Teffaha furent arrêtés, malgré l'avis des Ponts et Chaussées. L'attention se porta à la fois sur les eaux de Baba Ali¹ et sur l'achat de la propriété Boensch, où l'on escomptait après de nouveaux forages un débit journalier de 2.500 mètres cubes. Un arrêté du Gouverneur Général en date du 27 septembre 1888² concéda à la Ville d'Alger 84 litres (à la seconde), à prélever sur les sources de Baba Ali. Mais lorsque, l'année suivante, un nouvel arrêté du 17 septembre prononça l'expropriation pour cause d'utilité publique de la propriété Boensch et que l'achat définitif eut été réalisé, on laissa tomber le projet d'adduction des eaux de Baba Ali et la concession devint caduque par défaut d'utilisation. Sans doute avait-on cru résoudre sans ces ressources le problème de l'alimentation ; les prévisions, que l'on croyait optimistes étaient fondées sur le chiffre de 100.000 habitants ; or il fut dépassé dès 1891.

En 1895, on s'apercevait que la question des eaux restait entière³. La ville disposait journellement de 8.000 mètres

1. *Idem*, 9 novembre 1885 où l'on signala pour la première fois les eaux à la propriété de Richemond pouvant fournir 84 litres à la seconde. La concession fut demandée à l'État, le 4 décembre seulement ; l'Administration supérieure reconnut officiellement le droit de propriété de l'État. L'affaire traînait en longueur. Le Conseil décida le 31 janvier 1887 l'acquisition de la propriété Boensch, puis le 14 septembre 1888, la demande d'expropriation pour cause d'utilité publique.

2. *Idem*, 8 février 1899.

3. *Idem*, 5 juillet 1895. On n'avait d'ailleurs jamais cessé les achats d'eau dans le Sahel.

cubes, dont 4.300 refoulés par les usines de l'Harrach ; on était cependant obligé d'acheter de l'eau à Ben Aknoun pour parer à un déficit de 200 mètres cubes pendant la saison chaude. On réduisait le débit des fontaines publiques, on faisait des économies sur l'arrosage au détriment de l'hygiène, on utilisait pour ce service l'eau de mer. Un rapporteur avouait au Conseil que les $\frac{4}{5}$ des habitants d'Alger devaient en été recourir aux puits ou aux cruches des Biskris ; 3.000 maisons étaient dépourvues de concessions ¹. La situation empirait chaque année ; en 1898 il manquait 250 mètres cubes par jour ² ; on rationnait la population, on la privait d'eau la nuit. En mai 1899, les services techniques constataient que la Ville ne pouvait fournir que 60% de l'eau absolument nécessaire à ses habitants, dont le nombre était maintenant de plus de 125.000 ³. Les expédients, les achats d'eau à droite et à gauche ⁴, et surtout les restrictions permettaient de parer tant bien que mal au déficit. Les propositions affluaient d'ailleurs, les unes concernant l'O. Mokta, les autres Baba Ali et ses environs, l'O. Kniss, les puits du Hamma et de Belcourt ⁵. En février 1900, les habitants disposaient de moins

1. *Arch. M.*, 31 janvier 1896. Le rapporteur du Conseil proposait de revenir à l'O. Mokta, tandis que les ingénieurs Descamps et Dumont préconisaient les eaux de Baba Ali et de l'O. Zouine, et demandaient que la concession de l'État fut prorogée.

2. *Idem*, 31 octobre 1898.

3. *Idem*, 27 janv. et 12 avril 1899,

4. *Idem*, 30 mai et 23 juin. On y projeta six traités pour renforcer le débit de l'aqueduc d'Aïn Zeboudja (Lycée de Ben Aknoun, propriétés Berland, Gazagne, Simar, Olivier, Sabatéry).

5. La question des eaux revient sans cesse dans les délibérations du Conseil municipal de l'année 1899 (9 mai, 1^{er}, 27, 29, 30 juin, 3, 13, 20, 27 octobre,

de 60 litres par jour, alors qu'à Marseille on pouvait leur en fournir 450, à Paris 265, à Nantes et à Lyon 150, estimés d'ailleurs insuffisants. Il fallait prévoir pour 1910 l'alimentation d'une agglomération de 200.000 habitants et 40.000 mètres cubes ; on se décidait à voir grand et à envisager l'avenir. Sept projets étaient en discussion, dont un prévoyait 100 kilomètres de conduites. On n'hésita pas à adopter un projet Colomiès-Merlo qui utilisait les eaux de tout le bassin supérieur de l'Harrach et même celles des affluents de la Chiffa, Oued Merdja, Oued Taksebt, soit plus de 47.000 mètres cubes. Mais l'Administration trouva l'entreprise coûteuse et dangereuse pour les finances de la Ville¹. On se contenta des propositions Audoyer-Poumailloux (sept. 1901) plus modestes et du captage des eaux souterraines de l'O. Kniss².

10 novembre, 15 décembre). Le rapport Lionne présenté le 23 février 1900 contient un copieux exposé de la question, un historique et l'énumération de sept projets retenus par la commission des eaux. Deux d'entre eux, le projet Escande-Voltan-Caraguel et le projet Bonnaud-Chini utilisaient à la fois les eaux de Baba Ali et de l'O. Mokta. Trois autres, les projets Panchioni-Borelly, Schneegans et de Sainte Foix recouraient uniquement aux eaux du Sahel pour renforcer l'Aïn Zeboudja. On avait écarté les propositions Audoyer, Bergamo, Philibert, Felder qui concernaient les eaux des puits de l'Orangerie, du Hamma et de Belcourt, reconnues par l'ingénieur Pouyanne comme étant de simples infiltrations de l'O. Kniss. Le projet Colomiès-Merlo emporta les suffrages ; il avait été déjà présenté au Conseil le 10 juin 1893.

1. *Arch. M.*, 28 décembre 1900. Le rejet définitif fut notifié le 5 décembre 1905. Nous passons sous silence quantité de propositions, dont quelques-unes étaient extravagantes (Dalloni, *o. c.*, p 11-12). Il y en eut une qui préconisait des sondages place du Gouvernement et dans la rue de Chartres, une autre qui offrait 8.000 mc d'eau à capter dans le massif de la Bouzaréa.

2. Elles furent présentées le 3 avril 1901. Il s'agissait de 1000 mc à capter dans le ravin de la Femme Sauvage, où l'O. Kniss coule en partie souterrai-

En 1905 on avait à peu près assuré 100 litres par habitant et par jour, amélioration sensible assurément, mais encore précaire. Car, en 1910, malgré la construction d'un nouveau réservoir au Telemly¹, on constatait qu'à la saison estivale les hauts quartiers de l'ancienne ville manquaient d'eau², que celle de l'Aïn Zeboudja était infectée et que chaque habitant ne recevait dans la réalité qu'une moyenne de 70 litres. Et cependant les eaux artésiennes de la propriété municipale fournissaient constamment 7.500 mètres cubes par jour, auxquels étaient venus s'ajouter 2.500 mètres cubes provenant des propriétés de Solliers³ et Scala ; les ressources du ravin de la Femme Sauvage avaient en outre été doublées par celles dont disposait la Société Hydraulique utilisant en amont la nappe souterraine de l'O. Kniss (en tout 1.500 mètres cubes).

En 1906, après le rejet définitif de la concession d'eau nécessaire pour l'exécution du projet Colomiès-Merlo, un adjoint demandait la formation d'une commission spéciale d'études et la mise au concours d'un programme d'alimentation qui utiliserait exclusivement les eaux artésiennes du bassin de l'Harrach⁴. On ramenait enfin la solution du

nement. Le traité fut signé le 9 octobre 1902, et l'on construisit alors le réservoir actuel. En 1905 (12 octobre) la galerie conduisant ces eaux au réservoir de Monte Mario fut achevée.

1. *Arch. M.*, 8 août 1902.

2. *Idem*, 5 août et 28 octobre 1910. Une commission municipale visitait les sources de l'Atlas dans la région sud de Souma et Dalmatie. On reparlait d'ailleurs aussi de Baba Ali, de l'O. Kerma et de Baraki. Un conseiller n'hésitait pas à réclamer 300 litres par habitants et l'utilisation de l'O. Aïssi, affluent du Sebaou, voire même du Sebaou.

3. *Idem*, 23 février 1905.

4. *Idem*, 6 juillet 1905. Proposition Marquand.

problème au point d'où elle n'aurait jamais dû s'écarter. C'était l'avis du géologue E. Ficheur. Il ne prévalut qu'en 1911, devant la démonstration des faits ¹, qui faisait ressortir la pénurie périodique dont souffraient particulièrement les quartiers élevés de la ville, les dangers résultant de cette situation, l'insuffisance et le prix élevé des achats effectués sous la menace de la disette, et enfin les difficultés auxquelles on se heurterait si l'on s'obstinait à chercher les moyens d'alimentation d'Alger dans l'Atlas de la Mitidja, déjà et de plus en plus mis à contribution pour l'irrigation de la plaine. La commission formée en 1911 offrait toutes les garanties de savoir et de compétence ; on avait fait appel à la science des ingénieurs, des géologues, des médecins et des juristes ². Le Conseil s'inspira de la partie la plus intéressante de ses

1. *Idem*, 7 juillet 1911. L'exposé de la situation montre que le réservoir alimenté par l'O. Kniss, celui de Monte Mario, est vide, qu'il en est à peu près de même pour celui du Sahel, que les eaux d'Aïn Zeboudja sont corrompues, que la propriété Boensch fournit 8.000 mc sur 13.500. Il conclut à l'achat de la propriété de Solliers, en tous cas à l'utilisation des eaux artésiennes de l'Harrach. Voir aussi le rapport antérieur de Redon (24 février) qui envisageait le captage des eaux de Baraki et la discussion de la séance du 24 juin.

2. *Rapport de la Commission extra-municipale* (Acquisition par la Ville de l'usine de Solliers). Alger, 1911. *Bibl. M.*, G XIV, 12693. Elle comprenait les ingénieurs Godard, Raby, Jacob, Butavand, des Ponts et Chaussées et des Mines, le géologue Ficheur, le professeur Morand, le D^r Sergent et le Maire de Saint-Eugène Vimal comme expert. Le rapport de cette commission, présenté le 3 juin 1911, aboutissait aux conclusions suivantes : 1^o acquisition de la propriété et de l'usine de Solliers susceptibles de fournir 3.000 mc au lieu de 2.000 qu'elles procuraient jusqu'alors à la Ville ; 2^o poursuite de la concession de toutes les eaux artésiennes sur le domaine public constituant le lit des oueds Zouine, Baba Ali et Terro, et au besoin de l'oued Baraki, et adduction des eaux au moyen d'une usine de refoulement installée au Gué de Constantine.

suggestions, consulta un spécialiste de la question des eaux, le professeur Imbeaux, dont le rapport, du 18 février 1912, fera toujours autorité, et, appuyé sur son avis et sur ceux de E. Ficheur et de l'ingénieur Butavand, il décida, le 27 décembre 1912, l'acquisition des eaux de la propriété Idt, à Baraki¹. Le 6 mai 1914, le Ministre de l'Intérieur approuvait le projet de traité préparé par la Municipalité.

On peut dire que la date de 1912 a clos l'ère des tâtonnements ; elle a été vraiment marquée par un progrès décisif vers la solution du problème la plus satisfaisante et la plus complète. Les prévisions fondées sur les études des géologues et sur les résultats des premiers forages n'ont pas été démenties. S'il a pu être encore question de l'O. Mokta et des eaux de l'Atlas, c'est seulement en vue d'un avenir lointain et comme d'une réserve ultime pour une agglomération qui dépasserait 400 ou 500.000 habitants. De l'avis des commissions compétentes, il n'y aura pas lieu d'y recourir avant d'avoir exploité toutes les ressources reconnues dans la zone de la Mitidja qui longe le pied du Sahel, de Maison-Carrée

1. *Ville d'Alger. Service des eaux.* Acquisition des eaux de Baraki. Rapport Butavand. Alger, 1912. *Bibl. M.*, G. XIV, 3, 12277. Il est fait allusion à un intéressant projet de l'ingénieur Dumont (1890) qui concernait le captage de 6.000 mc d'eaux superficielles de Baba Ali. On trouvera dans le rapport l'analyse de celui du Dr Imbeaux. Dans la séance du Conseil du 27 décembre 1912, l'exposé du Maire faisait ressortir que la ville empruntait déjà 11 000 mc sur 16.000 à la région de l'Harrach (7.540 de l'ancien domaine Boensch, 1.960 de la propriété de Solliers, 1.500 de la propriété Solari-Scala, ces derniers en vertu d'un contrat du 11 octobre 1912. Le reste provenait de l'O. Kniss (Société Poumailloux et Société Hydraulique, soit 3.800 mc) du réservoir de Monte Mario (550 mc) des aqueducs de Hamma (350) et du Telemly (450).

jusqu'au Mazafran ¹. Leur utilisation s'est petit à petit imposée à nos édiles, comme par une force naturelle des choses, suivant une progression qui les a conduits à pousser les canalisations de plus en plus loin de la première usine vers le Sud-Ouest. De proche en proche, la Ville a été ainsi amenée à annexer successivement les eaux des propriétés Boensch et de Solliers, entre Maison-Carrée et le Gué de Constantine, puis celles de Baraki. Or le programme dont on ne saurait plus s'écarter comporte le captage futur des eaux artésiennes de l'O. Kerma, de Baba Ali et de l'O. Zouine, et plus loin, de celles d'Oued-el-Alleug et du Mazafran ².

Il ne saurait être question, dans ces conditions, des eaux du Djurdjura, auxquelles cependant recourait l'auteur d'un projet grandiose ³. Il a été écarté à cause du caractère onéreux de l'entreprise, qui comportait une conduite de 150 kilomètres et de nombreux travaux d'art, et aussi pour des raisons de

1. Sur la question des eaux de 1912 à nos jours, les *Compte-rendus des travaux du Bureau Municipal d'hygiène* par le Dr Lemaire (o. c.) constituent un document essentiel. Voir notamment celui de 1912-1913, p. 48-63. (*Alimentation en eau potable de la ville d'Alger à l'heure actuelle*) où l'on trouvera un plan schématisé des canalisations et des réservoirs desservant la ville et un plan des puits artésiens de l'Harrach. Le C. R. de 1914-1921 (p. 82-135) renferme des notes du Dr Sergent sur la bactériologie des eaux d'Alger, un remarquable rapport de l'ingénieur Sauzay sur la situation et les divers projets, un rapport de la grande commission instituée le 4 mars 1921, rapport présenté le 20 juin 1921 et les analyses bactériologiques du Laboratoire Municipal d'hygiène. — Le Dr Sergent réclamait dès 1918 la suppression des eaux de Birmandreis (O. Kniss) et du Hamma, la réfection des conduites de l'aqueduc du Telemly ; il concluait à l'utilisation de plus en plus grande des eaux de Baraki.

2. Dalloni, o. c., p. 43.

3. Projet Mario Vivarez (Dr Lemaire. C. R. 1914-1921, p. 109 et 120).

sécurité faciles à comprendre. Ces eaux paraissent d'ailleurs dès maintenant appelées à une autre destination ; elles ont en effet attiré l'attention de plusieurs sociétés d'énergie électrique, dont une a déjà obtenu une concession ¹.

On ne saurait nier les heureux résultats obtenus depuis 1912 ; mais on est obligé par contre d'en noter l'insuffisance. Il suffit de jeter un coup d'œil sur un tableau chronologique des quantités d'eau fournies à la ville d'Alger pour se rendre compte du progrès ². En 1876, elle disposait journellement de 2.080 mètres cubes, en 1927 de 17.690, c'est-à-dire respectivement de 32 et de 78 litres par habitant. Mais s'il y a eu un appoint de plus de 4.000 mètres cubes depuis 1912, le quotient de répartition est loin de répondre aux besoins, tels que les calculent les urbanistes et les hygiénistes modernes. L'amélioration, de 1912 à 1927, n'est représentée que par un gain de 8 litres par habitants ; c'est que, entre ces deux dates, la population s'est accrue de plus de 50.000 unités. On estime aujourd'hui que, sous un climat tempéré, une grande ville doit pouvoir disposer, pour tous les usages, d'un cubage d'eau calculé à raison de 200 litres par habitant ³ ; à *fortiori* ce chiffre ne doit-il pas paraître exagéré dans un pays chaud où la consommation doit être prévue plus largement qu'ailleurs. Les habitudes de malpropreté d'une partie de la population européenne et indigène d'Alger ne sauraient

1. Il s'agit de la force motrice pouvant être fournie par l'O. Berd et la source Vauclusienne de Tala Aberkane, sur le versant ouest du Lella Khe-didja (Dalloni, *o. c.*, p. 41).

2. Dalloni, *o. c.*, p. 14).

3. Debauxe et Imbeaux, *Assainissement des villes, distributions d'eau*, tome II.

être escomptées dans les prévisions qui inspirent les programmes d'adduction d'eau. Or, à l'heure actuelle, l'emprise sur les eaux artésiennes de la Mitidja, les plus abondantes, les plus saines, les seules même vraiment saines, est à peine égale au tiers de ce qu'elle devrait être. Les épidémies de fièvre typhoïde ont démontré l'impureté des eaux du Sahel, d'une manière générale ; elles sont condamnées par le Service de l'hygiène. Néanmoins, sous l'empire de la nécessité, elles continuent à alimenter la ville, dans une proportion de 25 %¹, et elles se mêlent dans les conduites aux eaux artésiennes. On a dû recourir également, en certaines circonstances, aux eaux de surface de la Mitidja reconnues cependant comme suspectes. C'est assurément une situation transitoire : d'ores et déjà des mesures sont prises et des travaux sont en cours d'exécution, qui permettront d'amener immédiatement 20.000 mètres cubes d'eau excellente, en attendant que la Ville prenne — car elle n'a plus besoin de les chercher — les 60.000 mètres cubes que réclamera sa population dans quelques années. Dans ces conditions, la question de l'alimentation en eau potable d'Alger et de l'agglomération algéroise est définitivement et exclusivement ramenée à une question d'ordre financier.

2. — LES ÉGOUTS.

A côté de la question des eaux potables se place celle de l'écoulement des eaux usagées et des eaux de pluie ; elle

1. Dalloni, *o. c.*, p. 14. — En 1927 elles représentaient 4.400 mc contre 13,290 provenant de la Mitidja.

intéresse au suprême degré l'hygiène, la bonne tenue et même la sécurité de la ville. A Alger particulièrement, les conditions du sol, du relief et du climat lui donnent une importance dont on n'a pas toujours tenu suffisamment compte.

La construction de l'Alger moderne a été, nous l'avons vu, pour une bonne part, une œuvre de comblement des ravins et de nivellement des arêtes séparatrices. Il suffit pour s'en convaincre, à défaut d'autres documents, de se reporter aux anciens plans, à ceux de 1832, de 1834 et de 1864¹, et de les comparer avec un plan de la ville actuelle. Or la nature et la déclivité du sol, aux niveaux supérieurs de l'amphithéâtre le rendent particulièrement propre au ruissellement torrentiel : sables, schistes, argiles et marnes sur des pentes rapides, qui, avec la proximité du niveau de base, expliquent la formation de thalwegs profonds. Le remblayage qui leur a substitué, dans leur partie moyenne et inférieure, des rues et des escaliers, nécessitait tout un aménagement, à la fois vaste et robuste, pour conduire les eaux sauvages dévalant suivant les ravins naturels jusqu'à la mer, sans que la voirie et les constructions eussent à en subir les effets parfois redoutables. Or les conditions de hâte et d'imprévoyance générale dans lesquelles s'est fait le développement récent de la nouvelle ville n'ont pas permis de réaliser d'une manière satisfaisante et définitive cette œuvre essentielle. Il en a été de même pour l'évacuation des eaux usagées dont le volume augmentait en raison de l'accroissement de la population et de l'emploi du tout à l'égout.

1. Voir aussi le *Plan du port d'Alger et de ses environs* levé en 1869 (o. c.) qui donne une idée parfaite de la topographie du site d'Alger.

Les Turcs avaient laissé les égouts d'Alger « dans un état déplorable » ¹, d'autant que la construction en était généralement vicieuse ². Il fallut, dès les premiers temps de notre occupation, procéder à des réparations, à des améliorations et même à des réfections complètes ³. La pente rapide, conséquence de la topographie du site, suffisait à assurer l'écoulement vers la mer et à garantir de l'obstruction ; par ailleurs les eaux de pluie dévalant de la haute ville faisaient office de chasses naturelles. On dut cependant aménager dans les rues nouvelles, les plus larges, des égouts de plus grande section ⁴. Mais, de bonne heure, un grave inconvénient de l'ancienne distribution attira l'attention des ingénieurs. Le plus grand nombre des égouts de la ville se déversaient dans la mer, entre le môle Kheïr-ed-din et la porte Bab-Azoun ; au fur et à mesure que les travaux de prolongement de la jetée Nord assuraient le calme dans cette région du port projeté, les déjections s'accumulaient, tendaient à le combler et à l'infecter de plus en plus ⁵, comme il était déjà arrivé pour celui de Marseille. Aussi, dès 1841 ⁶, des études étaient-elles entreprises pour la construction d'un « égout de ceinture »

1. *Tabl. de la sit., o. c.*, 1844-45, p. 163.

2. *Idem*, 1845-46, p. 296. C'étaient des fossés étroits, à peine maçonnés, à section rectangulaire de 0^m40 à 0^m50 de hauteur et recouverts de dalles.

3. *Tabl. de la sit., o. c.*, 1837. Sans ces précautions « Alger devenait un foyer d'infections » (p. 176). On reconstruisit à neuf l'égout de la Pêcherie, de manière à permettre à un homme de le nettoyer et de l'entretenir dans toute sa longueur. On répara les égouts de 64 rues. (*Tabl. de la sit.*, 1850-52, p. 420-421) et on fit des travaux neufs dans 45 autres (2.800 m. de 1846 à 1849. *Tabl.*, p. 347).

4. *Idem*, 1844-1845, p. 163.

5. *Idem*.

6. *Idem*, 1841-1843, p. 131 et 1844-1845, p. 163.

qui les déverserait au-delà des limites prévues pour les nouveaux bassins, c'est-à-dire aux environs du Fort Bab-Azoun. Le projet, présenté en 1845¹ et remanié dans la suite, comportait trois branches : l'une, dite de Bab-el-Oued (595 mètres), débouchait dans la mer au-dessous du Fort-Neuf ; une seconde suivait la rue de la Marine (315 mètres) et se raccordait à la troisième, la plus longue, dite de Bab-Azoun (1.505 mètres), dont le tracé épousait celui de la rue et du faubourg du même nom. Les travaux, retardés par les éternelles difficultés budgétaires et par des conflits, fréquents à cette époque, entre le Gouvernement général militaire et le service civil des Ponts et Chaussées, ne purent commencer qu'en 1852 ; les derniers aménagements furent terminés en 1860 seulement². En dépit de ces améliorations la situation était loin d'être satisfaisante ; un rapport d'ingénieur signalait en 1855 que les égouts exigeaient sans cesse des réparations et que beaucoup d'entre eux menaçaient ruine³. La question

1. *Arch. Nat.*, F⁸⁰ 811 et 813 où se trouve le dossier concernant le projet et les travaux. Voir notamment le projet présenté par l'architecte des Bâtiments civils Guiauchain (28 février 1845). Le plan qui l'accompagne montre la série des branches d'égout aboutissant à la mer entre la place du Gouvernement et le futur square Bresson.

2. *Tabl. de la sit. o. c.*, 1854-1855, p. 422 et 1859-1861, p. 185. En 1853, on refusa de donner satisfaction à 19 propriétaires riverains de la route de Mustapha Supérieur, réclamant la construction d'un égout à l'Agha, qui aurait rejoint la mer en passant au voisinage de la fontaine Clauzel. Le Ministre, sur avis du Préfet et du Conseil de gouvernement, estima que les fossés étaient suffisants et que les eaux ménagères et pluviales seraient suffisamment entraînées par des fossés aménagés sous les trottoirs (*Arch. Nat.* F⁸⁰ 811. Projet d'égout à l'Agha).

3. *Arch. M.*, 21 juillet 1855. A cette date il estimait qu'il y avait urgence pour 1.380 m. de parours.

était une des premières inscrites au programme présenté en 1858 au Prince Napoléon, Ministre de l'Algérie¹.

On se contenta cependant dans la suite de procéder aux réparations, au fur et à mesure que l'urgence extrême en était reconnue et aucun projet d'ensemble ne fut présenté ni discuté. Et cependant en 1866² et lors de l'épidémie cholérique de 1867, on constatait le mauvais écoulement des déjections de la ville et la nécessité de faire un plan général de canalisation³. Pour l'Agha notamment et pour Mustapha qui étaient en voie de développement, tout était encore « à créer et à déterminer ». En 1873, on se décidait à remédier à l'insalubrité reconnue du faubourg Bab-el-Oued en recouvrant l'O. M'Kacel, pour en faire le collecteur de sept égouts affluents⁴. Il faut aller jusqu'à 1892⁵ pour retrouver dans les procès-verbaux des séances du Conseil municipal d'Alger quelque trace de préoccupations sérieuses au sujet de la

1. *Idem*, 20 août 1858. (Mémoire cité). Voir aussi 14 novembre 1859. Le Conseil émet un vœu pour la construction d'un réservoir à la Casbah, avec cette mention qu'il permettra pendant les mois de sécheresse de chasser les immondices accumulés à cette époque de l'année dans le grand égout de ceinture.

2. On avait, l'année précédente, (*Arch. M.*, 16 septembre 1865) décidé de couvrir la partie inférieure du ravin de l'Agha (O. Beni Mzab) aboutissant à la mer, entre l'usine à gaz et le Lazaret. Les habitants de Mustapha Inférieur ne cessaient de réclamer et menaçaient de séparation. Le ravin du Centaure, ancien fossé de la fortification Sud des Turcs, était devenu un foyer pestilentiel, faute d'un égout dont la construction apparaissait trop coûteuse au Conseil (25 mai 1866).

3. *Arch. M.*, 18 mars et 24 septembre 1867.

4. *Idem*, 17 novembre 1873.

5. *Idem*, 17 juin 1892. Un conseiller constate alors la nécessité de procéder à une réfection totale des égouts. Alger se distinguait dans les statistiques sanitaires comme un foyer de diphtérie et de fièvre typhoïde.

situation sanitaire et des travaux d'édilité qu'elle commandait. Des propositions présentées en 1892 ¹ par diverses sociétés n'étaient suivies d'aucun effet. A Mustapha, les efforts de la Municipalité étaient paralysés par la pénurie des ressources. On n'avait pu faire, depuis 1871, que des travaux partiels ; en 1884 ², il restait, parmi les plus urgents à réaliser, 3.165 mètres d'égouts à construire, dont 720 pour l'une des plus grandes voies, la rue de Lyon. En 1888 ³, on constatait que les deux tiers du réseau nécessaire étaient encore à l'état de projets. En 1890 un plan d'ensemble était présenté par les services communaux d'Alger ; on faisait appel néanmoins aux propositions des industriels ⁴, sans d'ailleurs y donner suite. Les pétitions des habitants ne cessaient d'affluer ⁵, chaque période de grandes pluies amenant des inondations. Les propriétaires de terrains qui construisaient de droite et de gauche se voyaient réduits à créer d'eux-mêmes sous les

1. *Idem*, 16 octobre 1893 et 26 janvier 1894. Propositions de la Société Nationale des travaux d'utilité publique. Projets Berlier, Hermite.

2. *Arch. M. M.*, 23 août 1884. En 1885. (7 mars) on signalait que le budget communal était en déficit et que le passif atteignait 1.158.453 francs.

3. *Idem*, 25 juin 1888.

4. *Arch. M. M.*, 23 juillet, 24 novembre 1890, 2 octobre 1893 et 26 février 1894.

5. Voir notamment le registre des procès-verbaux du Conseil de 1897. En 1898, la Municipalité présentait dans son programme de travaux à exécuter sur les fonds d'un emprunt la construction d'un réseau complet d'égouts (1^{er} juillet 1898). Peu après, à la suite d'orages des 27 et 28 septembre (24 oct.) le quartier Julienne et celui de Belcourt étaient inondés ; les eaux dévalant du boulevard Bru avaient coupé les banquettes de talus, entraîné les trottoirs et la chaussée dans les rues de Bois-la-Reine, crevé les égouts, couvert les rues de Lyon et d'Alsace. Des dégâts importants étaient signalés dans d'autres quartiers de Mustapha.

voies improvisées des égouts et des branchements qu'ils livraient ensuite à la Ville ; les sections étaient presque toujours insuffisantes. Lorsque Mustapha a été réannexé, en 1904, on s'est trouvé ainsi en présence d'une situation déplorable ¹. On peut dire sans exagération que, dans tous les quartiers de la périphérie nouvellement construits, le réseau était littéralement à refaire. Et la ville ne cessait de croître tous les jours !

Un arrêté du Conseil du 19 juillet 1904 institua une commission spéciale extra-municipale chargée d'étudier la question. A la vérité, il s'agissait avant tout d'empêcher l'infection des eaux voisines des quais par les déjections de la ville, en supprimant leur déversement au Nord de la rampe de l'Amirauté, et surtout au Sud, dans l'arrière-port de l'Agha ² et sur les plages de Mustapha. Mais des accidents survenus à la suite de pluies torrentielles démontraient la nécessité d'un programme plus vaste. Dans la nuit du 26 au 27 mai 1905 ³, les eaux dévalant des pentes du Fort l'Empereur inondaient le quartier situé en contrebas du Village d'Isly, c'est-à-dire tout à côté de l'artère principale de Mustapha, la rue Michelet ; on avait à déplorer des victimes là même et à Bab-el-Oued. En règle générale, chaque grande averse avait

1. M. Maris, *o. c.* p. 25.

3. Le collecteur de Bab-Azoun débouchait en effet à l'enracinement de la jetée Sud de l'ancien port.

3. Renseignements fournis obligeamment par M. Poulain, chef du service des travaux communaux, d'après les dossiers relatifs aux inondations. Parmi les régions de la ville les plus souvent atteintes figure la partie la plus déprimée de la rue Sadi-Carnot, à l'Agha, où le moulin a été plusieurs fois inondé, notamment en 1905, 1908 et 1912. L'égoût débouchant dans l'arrière-port au-dessous de ce point est facilement engorgé, par suite du refoulement des eaux de la mer par gros temps du large.

pour effet à Mustapha de raviner les rues en pente dépourvues trop souvent de pavage ou de macadam, d'entraîner les terres jusque sur les grandes voies de la circulation, de les obstruer partiellement, d'engorger les égouts et de provoquer de la part des propriétaires des actions en dommages-intérêts contre la Ville. A la suite d'un orage survenu dans la nuit du 24 au 25 octobre 1908, sur un parcours de quelques mètres d'une des rues de Mustapha, la rue Berthézène, il fallait procéder à l'enlèvement de 721 mètres cubes de terres et de graviers apportés par les eaux de ruissellement.

Trois projets furent discutés en 1908¹, celui des services communaux, celui d'Eug. de Redon et celui de la Compagnie de salubrité de Levallois-Perret. Bien que le Conseil de la Ville reconnût la supériorité du premier, le second étant lié à l'exécution du vaste plan d'agrandissement et d'embellissement de l'auteur, et le dernier paraissant trop dispendieux, il décida de mettre la question au concours. Mais en 1910 il adopta, pour être soumis au Gouvernement général et à la Chambre de commerce qui offraient leur participation financière, le projet de l'ingénieur de la ville Descamps², amendé selon les suggestions de la Commission extra-municipale. Les lignes principales étaient les suivantes. Du côté du Nord, au lieu d'une branche de grand collecteur passant

1. *Arch. M.*, 27 novembre 1908. Le projet de la Compagnie de salubrité comportait un double réseau dont un réservé aux eaux usées aboutissait à quatre réservoirs d'où elles étaient refoulées par de puissantes machines jusqu'en pleine mer.

2. *Idem*, 8 avril 1910. La Chambre de commerce, eu égard à l'intérêt que ces travaux présentaient pour le port, offrait 500.000 francs. Le Gouvernement général offrait la participation de la Colonie pour 40 % de la dépense jusqu'à concurrence de 2.000.000 francs (19 mai 1911).

sous la rampe de l'Amirauté et l'ancien filot de la Marine pour conduire les eaux de pluie et les eaux usagées en pleine mer, en dehors des jetées du port, on se contentait de reporter le débouché du collecteur existant à 75 mètres plus à l'Est du quai. Du côté du Sud, on créait un grand collecteur cheminant de la place du Gouvernement par la rue de Constantine, le boulevard Baudin et la rue Sadi-Carnot jusqu'au Ruisseau, et de là à la mer, avec une station de refoulement intermédiaire pour les eaux des quartiers situés entre la rue Sadi-Carnot et l'arrière-port débarrassé désormais des déjections de la ville. Enfin on installait un collecteur des crêtes recueillant les eaux, les sables, les moëllons, les branchages, tout le long du chemin du Telemly, depuis le ravin des Sept Sources jusqu'à celui des Sept Merveilles.

Devant les critiques formulées par les Ponts et Chaussées, le Conseil chargea Eug. de Redon d'élaborer un plan définitif qui vint en discussion le 22 décembre 1912¹. Trois collecteurs étaient prévus par l'auteur : 1^o un collecteur Nord, du carrefour de l'Agha à l'O. M'Kacel sur 3.485 mètres provisoirement réduits à 2.514 ; 2^o un collecteur Sud, de la même origine à l'O. Kniss et à la mer, recueillant toutes les eaux de Mustapha, sur 4.357 mètres dont 3.942 en tranchée et 1.415 en galerie ; la construction exigeait le relèvement de la partie la plus déclive de la rue Sadi-Carnot, mais on évitait ainsi le refoulement par une usine ; 3^o un collecteur des Crêtes, des Sept Merveilles au Champ de manœuvre par le Telemly, la rue Michelet supérieure et le chemin Yusuf sur 4.261 mètres. Le

1. *Idem*, 22 décembre 1912. La Chambre de commerce avait, le 29 novembre 1911, élevé jusqu'à 750.000 francs le montant de sa participation.

projet fut adopté par le Conseil, mais devant les objections du Génie et surtout des Ponts et Chaussées, on décida de s'en tenir à la construction du collecteur Nord¹. L'exécution de ce travail n'a pas encore été réalisée et il manque encore à la ville d'Alger un des organes essentiels d'une grande cité.

Du moins des améliorations sensibles, sinon suffisantes, ont été apportées au réseau des égouts. On a créé notamment, à la tête des ravins de Mustapha, des chambres à sable qui recueillent les produits de la désagrégation des grès de la mollasse et les débris végétaux susceptibles de boucher les conduites ; ce sable fin est d'ailleurs utilisé pour les travaux communaux. On a reconnu d'autre part, par des observations suivies, que les inondations se produisent presque uniquement à la suite de périodes de sécheresse, soit à la fin d'un printemps peu humide, en mai particulièrement, soit à la fin de l'été et au début de l'automne, en fin septembre ou en octobre. Les fossés et les caniveaux des chemins de Mustapha Supérieur sont alors encombrés d'herbes, de végétaux et de débris minéraux que des pluies torrentielles entraînent dans les égouts. Les grandes averses amenées par des vents de la partie ouest coïncident presque toujours avec un état agité de la mer, et la houle pénétrant, même dans l'arrière-port, refoule les eaux dans les canalisations. Le curage des fossés et le nettoyage des caniveaux avant l'époque prévue ont donné d'heureux résultats. Mais il n'en reste pas moins que le réseau hâtivement ou maladroitement établi à Mustapha, sans plan d'ensemble, sans coordination, et souvent par des raccords de sections différentes, exige des transformations, que

1. *Arch. M.*, 9 mai 1913, 7 et 24 mai 1915.

des grands collecteurs sont indispensables, enfin que les travaux en cours pour l'agrandissement du port et la stabilisation de la nappe d'eau appellent plus que jamais une solution qui en écarte les eaux usagées et les immondices de la ville¹.

3. — LA CIRCULATION.

Les conditions de la circulation se sont révélées, depuis quelques années surtout, des plus défectueuses. Le meilleur témoignage de tous les regrets qu'inspire l'exemple du passé est assurément le nouveau plan d'extension et d'embellissement d'Alger. De vastes espaces vont être livrés à la construction ; ils ne seront plus, comme jadis à Mustapha, abandonnés aux caprices des constructeurs.

Ainsi on peut être assuré dès à présent que les terrains du Champ de manœuvre seront pourvus d'une voirie largement conçue ; aucune rue n'aura moins de 12 mètres d'ouverture ; on y trouvera des avenues de 20 et 45 mètres et une grande place ovale. Quant aux 69 hectares des fortifications, dont la livraison est l'objet de négociations en cours, leur utilisation sera poursuivie avec la préoccupation de satisfaire à la fois à l'hygiène, à l'agrément, à l'esthétique et aux besoins de la circulation : 22 hectares seulement, moins du tiers, seront

1. *Ponts et Chaussées. Année 1925. Port d'Alger.* Alger, 1926, p. 8. Les apports de l'égout de ceinture dans l'arrière-port de l'Agha atteignent plusieurs milliers de mètres cubes. « La présence de ces égouts crée une difficulté sérieuse pour l'avenir. La construction des grands égouts collecteurs projetée par la Ville d'Alger est seule de nature à modifier cette inquiétante situation. »

réservés pour les constructions, un boulevard de 60 mètres de largeur, que la déclivité du sol oblige à sectionner en paliers, formera la ceinture, le « ring » de l'ancienne commune, tandis qu'une route en lacets de 16 mètres d'ouverture assurera des communications directes entre la porte du Sahel et la rue d'Isly.

Cette dernière disposition répond à un des besoins les plus pressants de l'Alger contemporain. On est heureusement revenu des vues mesquines et parcimonieuses qui ont présidé à l'établissement de la voirie pendant plus de cinquante ans. L'accroissement de la population, l'extension de la ville en longueur et en hauteur, la prospérité de son commerce, sa force d'attraction multipliée par les progrès de l'industrie des transports et par l'amélioration du réseau routier, ont eu pour effet de créer un malaise dont elle souffre de plus en plus : la circulation y devient chaque jour plus difficile, et dans certaines régions, la congestion et l'insécurité ne sont guère évitées qu'au prix d'une réglementation compliquée, inconfortable et parfois peu efficace.

Il y a tout d'abord un quartier qui est resté inaccessible aux voitures, celui de la Casbah. Dans le trapèze défini par les boulevards Gambetta, de la Victoire et Valée, les rues Randon et Marengo, sur une cinquantaine de rues qu'on y compte, pas une n'atteint la largeur de 4 mètres, la plupart n'ont que 2 à 3 mètres et sont coupées d'escaliers¹. Entre les rues Randon et Marengo d'une part et les rues Bab-Azoun, Bab-el-Oued et les quais, sur 42 voies, 6 atteignent ou dépassent

1. La rue de l'Atlas a 1 m. 60 de largeur, celle du Sahara, 1 m. 30. Tous ces chiffres sont tirés de l'*Annuaire général de l'Algérie*, le Bottin de la colonie.

sent la largeur de 9 mètres ; il y en a 17 qui peuvent être comparées aux rues de la Casbah. Et ainsi, dans toute la vieille ville de 1830, sur 150 rues et boulevards, le roulage ne peut en utiliser que 40. C'est là l'héritage du passé ; n'oublions pas que jusqu'en 1865, il n'y eut pour la desservir que quatre rues vraiment carrossables et n'aboutissant pas à des impasses, les rues Bab-Azoun, Bab-el-Oued, de Chartres et de la Marine ; les transports de marchandises devaient être faits dans la plus grande partie de la ville au moyen de bêtes de somme ou à dos d'homme¹.

Les quartiers construits entre les vieux murs turcs et les fortifications françaises du Sud, l'ancien faubourg Bab-Azoun et le quartier d'Isly, sont assurément mieux partagés. Mais entre 1840 et 1860, on a continué à ouvrir de véritables ruelles, voire même des boyaux, comme les rues de Tanger (6 mètres), du Carrefour (5 mètres), du Hamma (5 mètres), du Coq (4 mètres), des Tanneurs (3 m. 65), de la Poudrière (5 mètres). Il en est qui sont partiellement ou sur toute leur longueur de véritables escaliers². Au-dessus des rues d'Isly et de Mogador, entre le boulevard Laferrière et la rue Rovigo, aucun véhicule ne peut avoir un accès direct à la partie haute de la ville. Du moins, indépendamment des rues d'Isly et de Constantine, les plus anciennes voies ouvertes à 16 mètres, les rues tracées postérieurement à 1870 ont une largeur de 8 à 10 mètres.

1. Edm. et Jules de Goncourt, en 1849 (*o. c.*, p. 271), E. Feydeau, en 1860 (*o. c.*, p. 222-223) s'amusent du mode de transport adopté par les Biskris pour les fardeaux lourds qu'ils suspendent par des cordes à une perche supportée par les épaules de deux ou quatre portefaix.

2. Rues d'Aumale, de l'Abreuvoir, Perrégaux, Blanchard, de l'Echelle.

Il en a été de même pour le quartier neuf de l'Esplanade Bab-el-Oued. A Bab-el-Oued, il n'y a guère qu'une douzaine de rues anciennes dont la largeur n'atteigne pas 8 mètres. Mais à Mustapha, jusqu'à l'époque où la cession des terrains militaires a provoqué la création de quartiers neufs, on n'a guère donné aux rues qu'une ouverture de 8 mètres au maximum. Seules ont fait exception les voies qui étaient dès l'origine des routes, telles que la rue Michelet (20 et 16 mètres), le boulevard Baudin (20 mètres), la rue Sadi-Carnot (20 mètres), la rue de Lyon (16 mètres), et quelques raccords comme la rue Richelieu (17 mètres) et la rue Charras (12 mètres). Même après cette date, l'absence de plan d'ensemble et de réglementation rigoureuse a permis jusqu'à ces derniers temps aux lotisseurs et aux constructeurs de faire des économies de terrains qui ont réduit des rues, mal tracées d'ailleurs, à des proportions ridicules de 5 à 6 mètres de largeur¹.

Telles sont les conditions, trop souvent défectueuses, de la circulation intérieure, entre les voies que l'on peut appeler les artères maîtresses d'Alger. Ces artères elles-mêmes ne suffisent plus à remplir sans encombre la triple fonction qui leur est dévolue, circulation des piétons, transport des voyageurs, transport des marchandises. La traction automobile s'est énormément développée dans les vingt dernières années à Alger et dans la zone d'attraction de la capitale. Aujourd'hui des services réguliers — il y en a au moins cinquante — la relient directement à tous les points du Sahel et de la Mitidja, à Cherchell, Médéa, Aïn-Bessem, Aumale, Bou Sââda, Dellys, Tizi-Ouzou, Azazga, Dra-el-Mizan. Le nombre des voitures

1. Voir p. 289.

particulières immatriculées grossit sans cesse¹ ; celui des taxis, également. De plus en plus, les transports de poids lourds, dans un rayon de 40 kilomètres, se font par tracteurs et camions automobiles². Huit voies convergentes déversent le trafic de l'intérieur sur la ville, les gares et le port : route nationale n° 5, (Constantine et Kabylie par Ménerville, Maison-Carrée, Hussein-Dey, rue Sadi-Carnot), chemin de grande communication n° 14 (Sidi-Moussa, Kouba, rue de Lyon), route nationale n° 1 (Laghouat, Médéa, Blida, colonne Voirol, rue Michelet, chemin de grande communication n° 12 (Blida, Douera, El Biar et quatre débouchés, le boulevard Maréchal Galliéni et la rue Michelet, les Tournants Rovigo, la rampe Valée, le chemin du Frais Vallon), route nationale n° 11 (Mostaganem à Alger par le littoral, Cherchell, Guyotville, St-Eugène, avenue Malakoff). Or l'accès commode du port et des gares³, sans traverser la région d'agglomération dense,

1. Les déplacements journaliers, entre les environs d'Alger et la ville des affaires et des distractions, sont devenus par là très faciles, ils couvrent toute une région définie par un rayon d'au moins 30 kilomètres.

2. Les services du XIX^e corps d'armée ont bien voulu nous fournir l'état numérique des véhicules automobiles classés par eux dans les communes d'Alger et périphérie (banlieue telle que nous l'avons définie au chapitre suivant). Les chiffres ci-dessous doivent être majorés d'environ 30 % pour correspondre au nombre réel des existants, y compris les non-déclarés et les non-classés.

	1920	1922	1924	1927	1928	1929
	—	—	—	—	—	—
Tourisme.....	650	750	900	1.206	1.839	3.737
Camions.....	150	170	190	218	258	416
Camionnettes....	250	288	300	310	317	560
Totaux.....	1.050	1.208	1.390	1.734	2.514	4.713

3. Ce sont les quatre gares suivantes : Agha, gare maritime, gare d'Alger, gare de Bab-el-Oued pour les C. F. R. A. et le littoral de l'Ouest.

c'est-à-dire de circulation intensive, n'est assuré que pour les deux premières de ces voies par trois rampes (rampe Poirel, rampe de la gare de l'Agha, rampe Chassériau). Toutes les autres pénètrent dans le cœur d'Alger pour gagner les rampes de l'ancien port (Amirauté, Chasseloup-Laubat, Magenta). D'autre part, les quartiers les plus commerçants de la ville, dont il faut assurer l'approvisionnement en marchandises et les expéditions, sont encore situés entre les boulevards militaires, à l'intérieur de l'enceinte de 1840¹ ; c'est précisément là que se produit la congestion².

1. Quartiers d'Isly, de la Lyre, de la place du Gouvernement et de Bab-Azoun.

2. Il n'a pas été fait de comptages pour la circulation intra-urbaine. Mais, à titre d'indication, on peut se référer à ceux qui ont été faits par les Ponts et Chaussées à l'entrée de l'agglomération.

On peut estimer à une moyenne de plus de 9.000 le nombre des voitures automobiles et à chevaux qui passent quotidiennement, de jour pour les 9/10, par les routes et les chemins accédant à la ville. La circulation de certaines voies urbaines, où ce roulage est accru des transports intra-urbains, représente, certainement plus du double de celle des routes mentionnées ci-dessus.

	Autos à marchand.	Aut. transp ^{ts} en com.	Aut. part.	Voit. à chev. march.	Voit. à chev. voyag.	Total	Maximum
Route N n° 1 (Colonne Voirol)	180	154	1.319	180	55	1.888 (dont 1762 de jour)	2.375
Route N n° 5 (Hussein-Dey)	844	126	1.577	565	30	3.142 (dont 2.762 de jour)	5.208
Route N n° 11 Deux Moulins)	389	42	1.243	136	11	1.821 (dont 1558 de jour)	3.405
Tot. gén.	1.413	322	4.139	881	96	6.851 (dont 5.082 de jour)	10.998

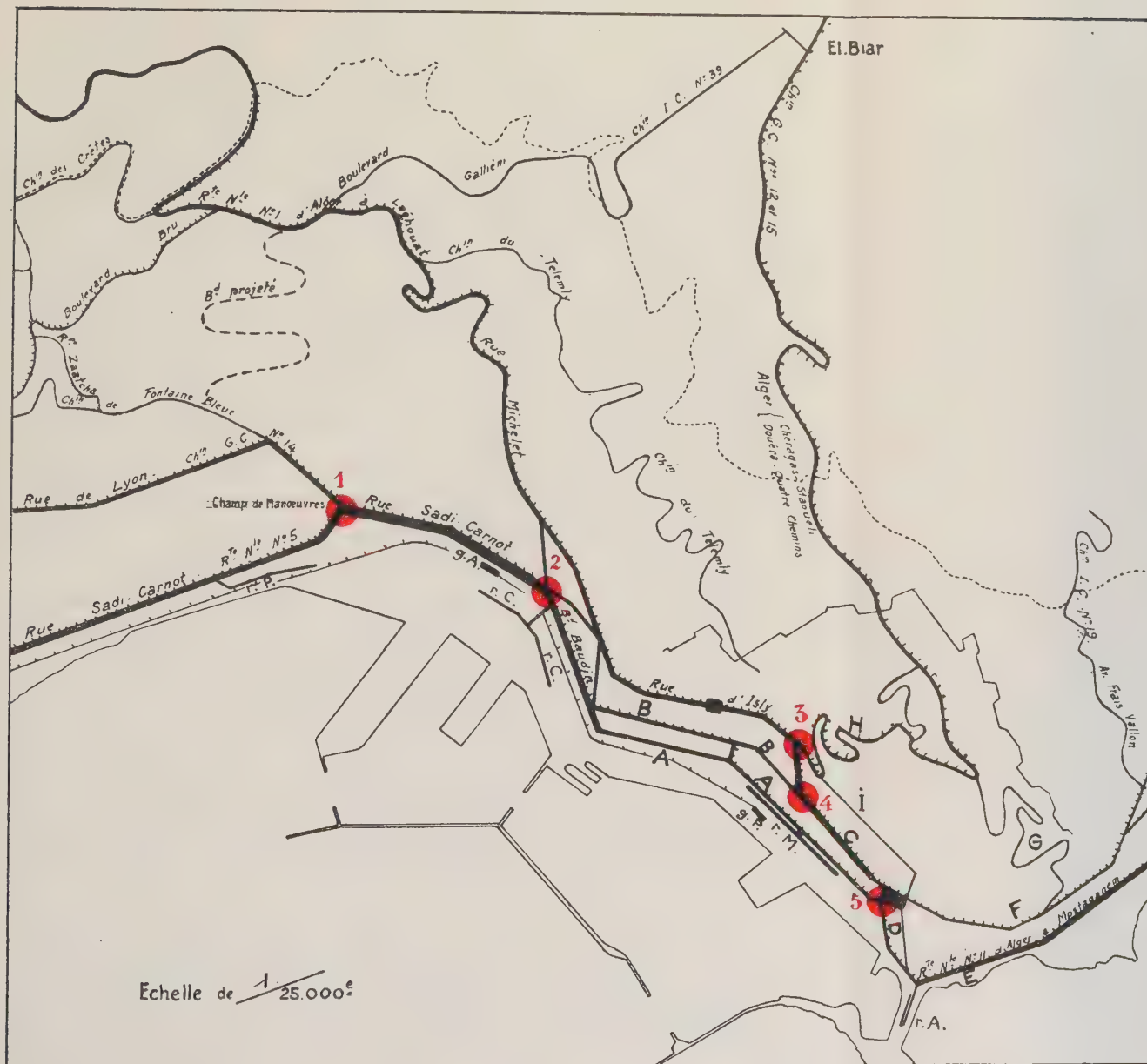
Jusqu'aux limites de la ville de 1830 trois voies d'accès parallèles, du côté du Nord et du côté du Sud ¹, peuvent à la rigueur satisfaire aux besoins de la circulation, bien que l'une d'entre elles, la rue d'Isly, qui exerce une attraction particulière en sa qualité de première rue marchande d'Alger, soit par sa largeur insuffisante, par la présence d'une double voie de tramways et par son rôle de collecteur, sujette à des encombrements fréquents. Mais, dans les limites de l'ancienne ville des Turcs, les débouchés se resserrent, il ne reste plus que deux voies, celles des rues Bab-Azoun et Bab-el-Oued et celle des boulevards de la République, de France et Amiral Pierre ; et encore, pour permettre la circulation des tramways sans croisements, on a dû appliquer à la première le système du sens unique. Les charrois lourds en provenance ou à destination de Bab-el-Oued et des rampes du port doivent partager la chaussée d'un seul boulevard ² avec deux lignes de tramways et tous les autres véhicules.

A ces trois voies, il faudrait ajouter le chemin de G. C. n° 14 qui pénètre par le Ruisseau et la rue de Lyon : le roulage y est considérable ; une partie de la circulation de la route N. n° 1 abandonne cette route au kilomètre 15 (O. Kerma) pour rejoindre le chemin n° 14. La rue Sadi-Carnot qui est le tronc commun de la route N. n° 5 et du chemin n° 14, entre le Champ de manœuvre et le carrefour de l'Agha, et le boulevard Baudin, qui lui fait suite jusqu'au boulevard Laferrière, sont les voies d'Alger où le gros roulage est le plus intense. La route du Sahel (ch. de G. C. n° 12) n'accuse qu'un assez faible contingent, les gros camions évitant de passer par les rampes de la ville et gagnant par un détour la route du littoral (R. N. n° 11).

1. Ce sont du côté du Sud la rue d'Isly, celle de Constantine et le boulevard Carnot, du côté du Nord l'avenue de la Marne (ancienne avenue de la Bouzaréa), les rues Eug. Robe et Borélie-la-Sapic.

2. Il s'agit du boulevard Amiral Pierre et du boulevard de France.

VII. Croquis des principales artères de la Circulation dans Alger



- A.A. B^{de} Carnot et de la République
B.B. Rue de Constantine
C Rue Bab-Azoun
D B^{de} de France
E B^{de} Amiral Pierre
F Av. de la Merne
G Rampe Valée
H Tournants Rovigo

- I Rue de la Lyre
r.P. Rampe Poirel
r.C. " Chassériaux
r.M. " Magenta et Ch. Laubat
r.A. " Amirauté
g.P. Gare principale
g.A. " de l'Agba
 Rue suivie par un tramway

- Points de congestion
- 1 Carrefour du Champ de Manoeuvre
 - 2 de l'Agha
 - 3 Henri - Martin
 - 4 Place de la République
 - 5 du Gouvernement
- Limite de la Commune
Chemin de Fer

Le transport des voyageurs s'effectue par les tramways dans des conditions encore plus difficiles. Entre Saint-Eugène et Hussein-Dey, il n'y a pour desservir la ville dans le sens longitudinal, que deux lignes : celle des C. F. R. A. dans la partie basse et celle des T. A.¹, qui est spécialement « la ligne du haut ». Elles divergent d'ailleurs à l'entrée de Mustapha, la première desservant l'Agha et après dédoublement toute la région du Sud-Est de Mustapha, l'autre desservant la rue Michelet, Mustapha Supérieur, avec bifurcation sur le boulevard Bru. Il est naturel que la deuxième de ces voies, dont le trajet est plus central, et qui pénètre plus profondément dans l'épaisseur de l'agglomération, soit la plus fréquentée ; elle ne suffit plus aujourd'hui à assurer dans des conditions normales le transport des voyageurs aux heures d'affluence, où s'établit un double courant entre Bab-el-Oued et Mustapha². Toute ou à peu près toute la voirie d'Alger révèle ainsi de plus en plus son insuffisance ; l'organe est devenu manifestement trop faible pour une fonction de plus en plus exigeante.

Les communications dans le sens de la hauteur sont encore bien plus mal assurées. Si nous négligeons pour le moment les régions extrêmes du Nord-Ouest et du Sud-Est, qui sont de faible densité, nous voyons dessinées sur le plan de la ville trois agglomérations qui atteignent en hauteur ou dépassent même la courbe de niveau de 100 mètres. Ce sont : 1^o les quartiers dominant la voie des rues d'Isly, Dumont d'Urville,

1. Tramways Algériens. Voir p. 373.

2. On peut estimer à plus de 4.000 voyageurs, dans chaque sens, le nombre des ouvriers, employés, écoliers, commerçants et fonctionnaires qui circulent à ces heures, où les tramways, pris d'assaut, sont surchargés d'une manière peu commune.

Bab-Azoun et Bab-el-Oued ; 2^o ceux qui se sont développés entre la rue Michelet et le Telemly qu'ils ont d'ailleurs franchi ; 3^o ceux qui du Champ de manœuvre et de Belcourt s'élèvent jusqu'au chemin des Crêtes. Or, pour les desservir, il n'y a que des voies décrivant des lacets, rampe Vallée et Tournants Rovigo ; rue Michelet et boulevard Gallieni ; rue Michelet, boulevard Bru, chemin de Fontaine Bleue et rue de Zââtcha. Deux nécessités s'imposent donc de plus en plus qui ne pourront être indéfiniment négligées.

Tout d'abord il faudra décongestionner l'agglomération dense d'Alger en détournant des voies les plus encombrées de la ville la roulage qui dessert le port ; comme il est difficile et coûteux d'ouvrir de nouvelles voies à travers le quartier de la Préfecture et de la Marine, du côté du Nord, c'est du côté du Sud que l'on doit attendre la solution. A l'exception de la route du littoral qui débouche dans Bab-el-Oued, toutes les autres peuvent déverser leur trafic par les rampes méridionales du port, pourvu qu'on les relie par des voies formant ceinture autour des régions les plus compactes en constructions et en peuplement. Le prolongement du boulevard Gallieni vers Mustapha Inférieur et l'Agha est destiné à cette fonction de dérivation ¹ ; ajoutons que la création de nouveaux bassins du port amènera l'ouverture de nouvelles rampes d'accès au Sud des anciennes et contribuera ainsi à dégager les voies encombrées de la ville.

1. Le service de la Voirie départementale étudie également d'autres voies carrossables ; l'une d'elles reliait la route d'El Biar (Tagarins) au boulevard Gallieni en suivant le pied de la falaise St-Raphaël, une autre unirait directement El Biar à Bab-el-Oued ; une troisième prolongerait le boulevard Bru jusqu'au Ruisseau. La ceinture d'Alger serait ainsi complète.

D'autre part, on ne saurait tarder à pourvoir Alger, dont la topographie impose désormais cet aménagement, de plusieurs funiculaires offrant un accès rapide aux quartiers construits sur les pentes des coteaux environnants. Entre la route nationale n° 1, de Laghouat par Mustapha Supérieur et la route départementale n° 5, de Blida par El Biar et Douera, se trouve toute une région haute d'Alger et de Mustapha surtout, dominée par le plateau d'El Biar. Or cette partie du site est précisément une de celles qui peuvent et doivent attirer le plus ceux qui recherchent l'abri des vents d'Ouest et du Nord, en hiver, en raison de leur exposition, et ceux qui, en été, veulent fuir le fond de la cuvette que forme la baie entre l'Amirauté et le Champ de manœuvre. Ils y recueillent en effet les premiers rayons du soleil pendant la saison fraîche et l'altitude, entre la courbe de niveau de 50 mètres et celle de 200 mètres, leur confère, pendant la saison chaude, le privilège d'une température plus clémente¹. En outre, on peut parfaitement concevoir que le plateau d'El Biar lui-même devienne la résidence ordinaire, et non point seulement estivale, de toute une population dont les occupations seront par ailleurs localisées à Alger ou à Mustapha, voire même à Bab-el-Oued. Or il faut, pour rendre la chose possible, des facilités de déplacement plus grandes que ne peuvent les offrir des voitures ou des lignes de tramways serpentant le long des rampes à forte pente ; la fréquence des relations ne saurait être assurée que par le tracé le plus court, la ligne droite. Or seuls les funiculaires ou les systèmes analogues peuvent réaliser cette condition essentielle.

1. Voir p. 27.

Il était naturel qu'on y songeât pour Alger ; en fait, on y a songé d'assez bonne heure. En 1884, les Conseils municipaux d'Alger et de Mustapha donnèrent un avis favorable à un projet de funiculaire extra muros (Porte d'Isly ou de Constantine à El Biar) présenté par la Société Geffroy, Levenq et Compagnie et patronné par les Ponts et Chaussées ¹. En 1886, un projet Sartor de chemin de fer à crémaillère, analogue au premier, mais avec la rue d'Isly comme origine, est approuvé par le Conseil d'Alger, les Ponts et Chaussées et le Préfet ². En 1887, le même auteur offre de construire un ascenseur, de la rue Molière, contiguë au Théâtre, au sommet du boulevard Gambetta ³. En 1893, le Conseil général soumet à la Ville un nouveau tracé de chemin de fer à crémaillère d'Alger à El Biar, élaboré par M. Caze ; mais il est rejeté parce qu'il comporte des tunnels, ce qui privera les voyageurs des points de vue et du panorama ⁴. En 1895, un groupe de propriétaires de la Bouzarea offre de construire un funiculaire d'Alger-Bab-el-Oued à Bouzarea, avec prolongement en ligne de tramway vers le Sahel d'El Biar ⁵. L'affaire est engagée, soumise aux conférences intercommunales. En 1896, le Compagnie de Fourvière-Ouest-Lyonnais propose un funiculaire continué par un tramway, pour unir la gare d'Alger à El Biar par le boulevard Gambetta, projet qui suscite un concurrent reprenant le projet Sartor

1. *Arch. M.*, 4 avril 1884.

2. *Arch. M.*, 28 juillet 1886. Cette voie aurait traversé le village d'Isly et desservi les villas (2 février 1893).

3. *Idem*, 17 septembre 1887, 7 avril 1888, 24 avril 1891.

4. *Idem*, 2 février 1893, 23 février, 30 novembre 1894, 25 octobre 1895.

5. *Idem*, 8 février 1895. Le trajet était prévu par N.-Dame d'Afrique, Sidi ben Nour, l'observatoire de Bouzarea, l'Ecole normale, soit un parcours de 5.450 m. (17 avril 1896).

complété en vue du transport des marchandises ¹. Aucun de ces projets ne fut réalisé. Il semble que l'établissement des lignes de tramways électriques leur ait fait quelque tort. Au demeurant, ils ne répondaient pas à des vues aussi larges qu'on pourrait les concevoir aujourd'hui : à cette époque en effet, on envisageait beaucoup plus l'extension de la ville en longueur que son ascension vers le plateau d'El Biar.

Abandonnée pendant quelques années, la question est revenue à l'ordre du jour ; aussi le plan d'extension prévoit-il trois lignes de funiculaires, du cimetière de Belcourt à la villa Sesini, c'est-à-dire au chemin des Crêtes, du Champ de manœuvre à la Colonne Voirol, de la place de la République au sommet de la Casbah, suivant l'axe du boulevard Gambetta. Sans doute aussi sera-t-on amené à en installer deux autres, l'une de la région basse vers Saint-Raphaël et El Biar, l'autre de Bab-el-Oued ou de Saint-Eugène à Notre-Dame d'Afrique pouvant être prolongé en hauteur, ainsi que le comportaient déjà des projets adoptés et laissés sans exécution. De toutes manières, la question intéresse trop le développement d'Alger pour qu'elle ne reçoive pas avant longtemps une solution favorable et définitive.

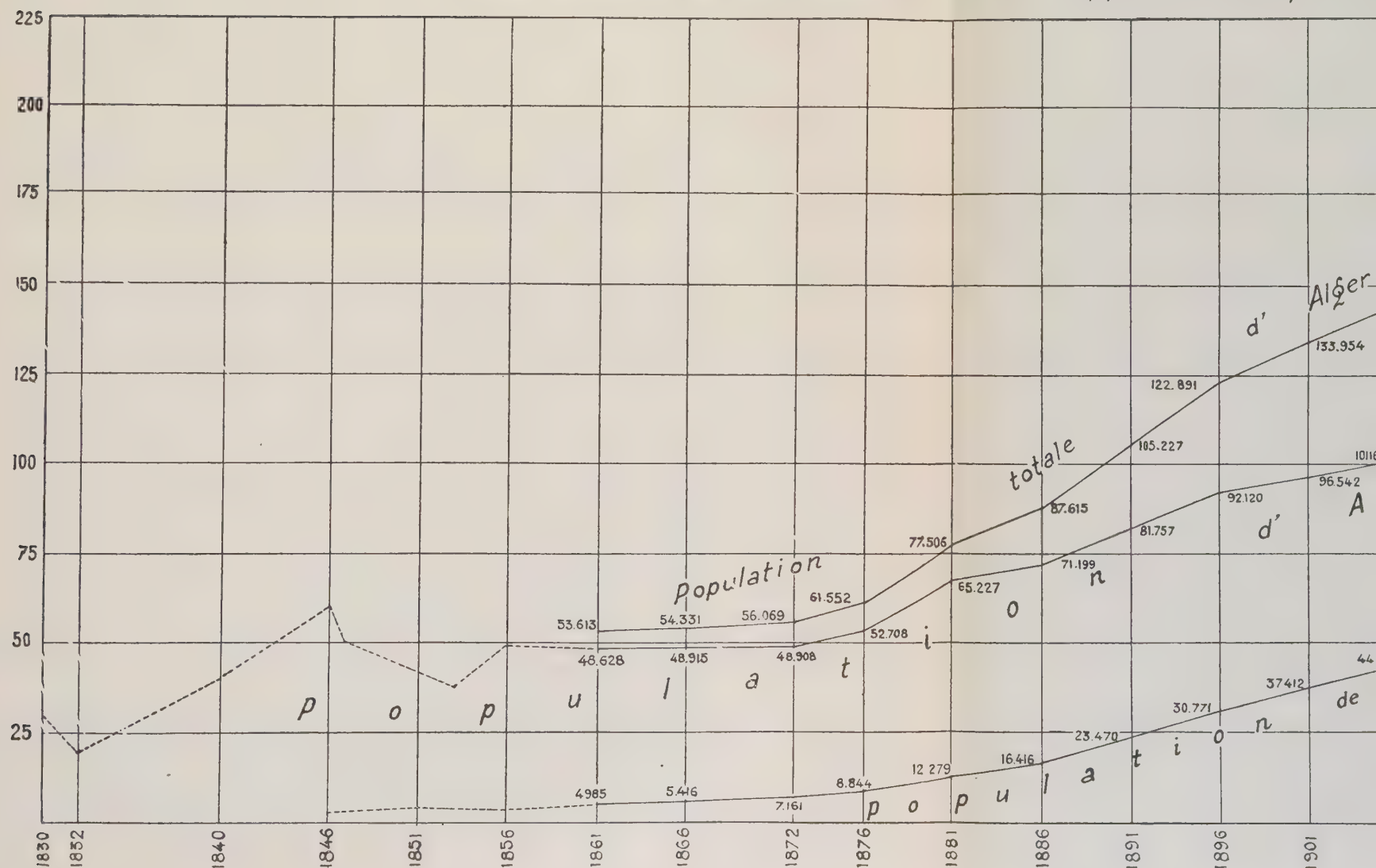
1. *Idem*, 9, 22 et 23 octobre et 4 décembre 1896.

LIVRE IV

*LE MOUVEMENT DE LA POPULATION
DE 1830 A 1926 ; SA RÉPARTITION
LES ÉLÉMENTS DU PEUPLEMENT*

II - Mouvement de la Population d'Alger de 1830 à 1926

N.B. - Les tracés en pointillés ont été adoptés pour la période antérieure à 1861, en raison de l'insuffisance des renseignements et pour la période de 1911 à 1921, à cause de l'absence de recensement quinquennal en 1916. Ils ne sauraient donc rendre un compte exact du mouvement de la population entre les dates qu'ils relient.



CHAPITRE I

LE MOUVEMENT GÉNÉRAL DE LA POPULATION EUROPÉENNE ET INDIGÈNE ¹

Dans l'étude démographique d'une ville coloniale telle qu'Alger, l'histoire de son peuplement par l'immigration européenne mérite évidemment la première place. En 1830, la population d'Alger était d'environ 30.000 habitants. Or, en 1926,

1. Les chiffres que l'on trouvera dans ce chapitre sont empruntés aux statistiques officielles de l'Algérie. Ces documents, que nous nous contenterons pour le moment d'énumérer, ont été publiés : de 1837 à 1866 dans le *Tableau de la situation des Etablissements français dans l'Algérie*. Les recensements, d'abord annuels, sont devenus quinquennaux à partir de 1856. Depuis 1856 ils ont été publiés dans le *Bulletin des actes du gouvernement général de l'Algérie*, devenu en 1858 le *Bulletin officiel*, puis en 1927 le *Journal officiel de l'Algérie*. A dater de 1902, le Gouvernement général a fait paraître tous les cinq ans un *Tableau général des communes de l'Algérie* qui reproduit, avec quelques autres renseignements, les résultats officiels des dénombrements. Mais tous ces documents ne nous font connaître que d'une manière globale les chiffres de la population agglomérée et éparses de la commune d'Alger. Il est regrettable que la Municipalité de cette ville n'ait cru devoir publier qu'exceptionnellement des résultats plus détaillés, par arrondissements, par rues, ce qui, pour nous, eût été particulièrement intéressant. Il faut attendre d'ailleurs l'année 1877 pour trouver, comme périodique régulier, un *Bulletin administratif de*

date du dernier recensement, on en dénombrait 214.920¹ (population municipale), dont 159.649 Français ou étrangers. Si l'on défalque de ce dernier chiffre les 21.813 Israélites, comptés comme Français aujourd'hui, mais qui ne sauraient être considérés comme issus de l'immigration, il reste 137.836

la ville d'Alger, créé par arrêté du Maire du 27 janvier. On y rencontre un dénombrement par circonscriptions daté de 1881. Le *Bulletin municipal officiel de la ville d'Alger*, qui lui a succédé en a donné un en 1891, en 1896 et en 1901. En 1906, une heureuse initiative, malheureusement abandonnée, nous a valu la publication de résultats détaillés par arrondissements et par rues. Les chiffres des recensements de 1911, 1921 et 1926 ont été donnés par arrondissements par le M. Dr Lemaire dans le *Compte-rendu des travaux du Bureau municipal d'hygiène* de 1914, 1922, 1925 et 1927, le meilleur document démographique que nous ayons sur l'Alger contemporain. Nous avons dû, pour étudier de plus près le mouvement de la population, recourir aux *Archives départementales d'Alger*, où nous avons pu consulter les *Etats récapitulatifs* et les *Listes nominatives* des dénombrements de 1921 et 1926, regrettant que les documents de cet ordre antérieurs aient été détruits. Nous n'avons pas hésité à pénétrer dans le détail des rues, sans lequel il eût été impossible de nous rendre compte de la répartition par quartiers, par régions, à des dates différentes, comme aussi de la physionomie du peuplement dont l'origine varie souvent, dans une ville comme Alger, de rue à rue, et enfin de certains déplacements curieux de quelques éléments spéciaux de la population. Si le travail a pu souvent nous paraître ingrat, les recenseurs n'ayant pas fait d'autres additions que les totaux généraux par arrondissements, nous croyons cependant qu'il n'était pas stérile ; nous espérons en avoir donné la preuve dans cette étude.

1. Ce chiffre se décompose ainsi : pop. agglomérée, 146.454 Eur. et 52.531 Indigènes ; pop. éparse, 13.195 Eur. et 2.740 Ind. Mais cette distinction qui répondrait à celle de la ville et de la commune, ne saurait être faite ici ; car les quartiers construits s'étendent presque jusqu'aux limites extrêmes du territoire communal et se soudent même aux agglomérations voisines de Hussein-Dey, de Kouba, de Birmandreis, d'El Biar et de St-Eugène. La population « comptée à part » dont nous ne faisons généralement pas état ici, était, en 1926, de 11.298 habitants. Au total donc 226.218 habitants.

Européens, ce qui équivaut à la population de villes comme Toulouse, Reims ou Saint-Étienne à la veille de la guerre ¹.

On voudrait pouvoir suivre pas à pas depuis 1830 la marche de ces trois éléments principaux, indigène, Français et étranger européen, en comparer l'allure, démêler les causes qui l'ont accélérée ou ralentie, saisir leur relation avec les faits de l'histoire générale de l'Algérie, de la France, voire même de l'Espagne et de l'Italie. Car il est trop évident que tous les grands événements de la colonie, militaires, politiques, économiques, ont eu leur répercussion sur Alger, sur sa vie et sur sa croissance : son histoire est donc un chapitre important de celle de la colonisation dans l'Afrique du Nord. Malheureusement, les documents, tels qu'ils nous ont été livrés, sont souvent loin d'être suffisants pour une pareille étude, et même de satisfaire aux exigences de la critique la moins sévère. Les résultats des prétendus recensements de la population indigène, musulmane et israélite, sont, au moins jusqu'en 1872, éminemment suspects ². En outre, de 1846 à 1856, les statistiques groupent dans des chiffres globaux les habitants d'Alger-ville et faubourgs, de Mustapha, de Hussein-Dey, de Kouba, d'El Biar, de Bouzaréa-Pointe Pescade, formant une partie du district, puis la commune d'Alger. D'autre part, la distinction des

1. Nous parlons bien entendu ici de l'agglomération d'Alger et de Mustapha réunis d'ailleurs depuis 1904.

2. Citons un exemple. Dans le *Tableau de la situation* (o. c.), à la rubrique « Musulmans », figure invariablement, pour chaque année, de 1838 à 1843 inclus le chiffre de 12.322. Il est vrai qu'en 1844 on nous donne une statistique annuelle des corporations depuis 1838. Pour l'année 1842, on ajoute, dans le dénombrement général, aux 12.322 Musulmans 926 nègres, soit au total 13.149 individus. En 1844, subitement, les Musulmans s'élèvent à 17.858, sans doute par l'addition des corporations. En 1872, ils ne sont plus que 10.519.

Français d'origine et des Français par naturalisation n'est faite que dans les trois dénombremens de 1901, 1906 et 1911 ; elle disparaît dans la suite. Toute évaluation du mouvement de la population étrangère devient désormais presque impossible ; car il n'existe aucun document ¹ relatif à l'immigration qui permette de combler cette lacune. On ne saurait donc répondre à toutes les questions que soulève cette histoire ; du moins essaierons-nous de mettre en lumière les faits les plus solidement établis et d'en dégager les conclusions les moins contestables. Nous étudierons successivement le mouvement d'ensemble de la population européenne et indigène ², sa répartition sur le territoire d'Alger et de Mustapha, et les éléments de cette population, en nous attachant à justifier, dans la mesure du possible, le titre même de ce chapitre.

L'expédition de 1830 et l'occupation militaire d'Alger ont eu pour conséquence immédiate un double mouvement de population : exode d'une partie de la population indigène, afflux d'immigrants européens. Le premier de ces deux faits ne saurait être contesté. Rozet, dont les renseignements sont

1. Nous voulons parler de documents publiés. Il faudrait pouvoir suivre la population des immigrants étrangers dans ses entrées et sorties d'un caractère définitif, ce qui est évidemment très difficile. La simple déclaration conforme à la loi du 8 août 1893 ne suffit pas en effet à nous éclairer, en ce qui concerne particulièrement Alger. Elle n'a pu être utilisée que pour donner une idée de l'origine des étrangers pénétrant en Algérie par ce port. (Voir V. Demontès. *Le peuple Algérien*. Alger, 1906, p. 90 et suivantes). Depuis deux ans, un fichier est tenu à jour dans les services de la Sûreté du Gouv^t général ; on pourra peut-être un jour en tirer quelques renseignements précis sur cette question.

2. Il est bien entendu que nous appelons ici « indigènes » tous les éléments de population non européenne d'origine qui existaient à Alger avant notre arrivée ; c'est le cas des Israélites, admis depuis dans la nationalité française.

généralement sûrs, estime, en 1833, que notre arrivée a déterminé le départ d'un tiers de la population indigène, soit 10.000 habitants environ, presque tous musulmans¹. Sans parler de l'embarquement des 4.000 Janissaires de l'Odjak, la peur du bombardement², l'occupation des maisons voisines du rem-

1. Rozet, *o. c.*, p. 41. L'auteur note que, lors du premier dénombrement, effectué au lendemain de notre arrivée, on ne trouva que 16.000 indigènes, Musulmans et Israélites ; il ajoute d'ailleurs que les recenseurs n'ont pu pénétrer dans les maisons et que les Juifs, par crainte de l'impôt, ont fourni des chiffres faux ; l'erreur serait selon lui de 1/5. Il y aurait donc en réalité 20.000 habitants. Le recensement dont il parle est sans doute celui de 1832 (*Bib. Nat. Alger*, 5.120. Régence d'Alger. Copie du registre manuscrit des arrêtés du Gouvernement Général de l'Algérie de 1830 à 1834 ; arrêté du 8 oct. 1832). D'Aubignosc, lieutenant-général de police, qui écrit six mois après la capitulation, accuse les Juifs d'avoir par leurs faux avis et leurs intrigues provoqué l'exode des Maures au moment de la chute d'Alger et après l'entrée des Français (*Revue de Paris*, 1831, t. 23, p. 5 et 166). Voir aussi G. Esquer. *La prise d'Alger*, *o. c.*, p. 432-434. En 1836, Armand Pignel (*Conducteur ou guide du voyageur et du colon de Paris à Alger et en Algérie*, Paris-Alger, 1836) évalue à 18.000 la population indigène. « La partie la plus riche (des Maures) a quitté la ville au pouvoir des Français » p. 146). Le Marquis de la Rochefoucauld-Liancourt (*Note sur l'administration d'Alger*, Paris, 1835, p. 16) va jusqu'à dire que « la population maure est réduite à la moitié de ce qu'elle était avant la conquête ». Le Baron Pichon (*Alger sous la domination française, son état présent et son avenir*, Paris, 1833, p. 50) dans un but de polémique, renchérit en affirmant que la ville était dépeuplée « des deux tiers de ses habitants et des plus riches. » Plus loin il parle des Maures comme d'une « population de mendiants et de désespérés » (p. 156), « au-dessous de la moitié de ce qu'elle était avant notre arrivée ». Il cite (p. 255) le Moniteur Algérien du 12 janv. 1833 qui estime l'émigration à près de 20.000 habitants et la qualifie de « si minime ». En tous cas l'élément riche de la population a certainement quitté Alger ; le rapport de la Commission d'enquête de 1833 le déclare catégoriquement et attribue le fait à la violation des clauses de la capitulation. (*Procès-verbaux et rapports de la Commission nommée par le roi le 7 juillet 1833*, Paris, juin 1834, 2 vol. t. I, p. 210).

2. G. Esquer, *o. c.*, p. 367.

part ¹, le refoulement des indigènes de la ville basse, par suite des démolitions effectuées pour l'ouverture des rues ² et du dégoût inspiré aux Musulmans par le contact des Européens ³, la dépossession brutale des immeubles ⁴ et le retard apporté dans le paiement des indemnités ⁵, la concurrence du commerce européen qui ruinait celui des Maures et leurs industries ⁶, des vexations telles que la contribution de la laine ⁷, telles furent les causes nombreuses qui déterminèrent cet exode ⁸.

Parallèlement à cette émigration se produisait l'immigration européenne, modérée d'abord, puis à partir de 1835 ⁹

1. Le chef de Bataillon Collas (*o. c.*) parle des maisons « que les habitants ont évacuées pour laisser la place aux troupes qui avec raison ont été réparties le long des remparts ».

2. *Bib. Nat. Alger*. 5120 (*o. c.*). Instruction du 29 nov. 1832 sur le mode de procéder de la commission créée par arrêté du 8 oct. dernier.

3. Voir p. 222.

4. Un arrêté du 13 oct. 1832 (*Bib. Nat. Alger, o. c.*) signé Genty de Bussy, interdit aux tribunaux « de prendre connaissance des plaintes des prétendus propriétaires de maisons occupées militairement ».

5. Le rapport de la Commission de 1833 parle même d'expropriations « sans indemnité aucune » p. (333). Pichon se contente de dire que nous n'avons pas encore arrêté après deux ans d'occupation la base des indemnités.

6. Et aussi le renchérissement du prix de la vie. Hamelin (*Notice sur Alger*, Paris, 1833) signale le fait (p. 5). Le prix des denrées de première nécessité a triplé. Les Maures ont été froissés non seulement dans leurs usages, mais dans leurs intérêts.

7. Cette contribution fut imposée aux habitants pour procurer à chaque soldat de l'armée un matelas de laine de 10 kilos. (*Bib. Nat. Alger*. 5120. Arr. du 7 janv. 1832 et suite. — Voir aussi Pichon, *o. c.*, p. 50-74).

8. La plupart des familles riches émigrées allèrent s'établir à Tetouan ou à Tunis (*Proc. verb. de la Commission de 1833*. Séances du 12 au 19 nov.) Hamelin (p. 6) confirme le fait, dont le souvenir est resté chez les descendants actuels de quelques vieilles familles d'Alger.

9. C'est-à-dire après la création du Gouvernement général de l'Algérie, qui

plus accentuée jusqu'à prendre la caractère d'un « rush ». Sans vouloir serrer de trop près les chiffres officiels, il est permis toutefois d'en tirer quelques faits. Tout d'abord, l'année 1841 est marquée, comparativement à 1840, par un gain jusqu'alors inconnu de plus de 5.000 habitants, et de 1841 à 1846, la population européenne a plus que doublé, passant de 20.982 à 42.635 habitants ¹. Cette poussée de croissance est indéniable. Elle a frappé les contemporains et le *Tableau de la situation des Etablissements français dans l'Algérie* lui a consacré une mention spéciale. Il note que, dans la seule année 1845, la population d'Alger s'est accrue de 10.933 habitants ². L'arrivée de Bugeaud et le passage de l'occupation restreinte à la conquête étendue, l'importance prise par Alger comme ville et comme base militaires ont encouragé la spéculation sur les terrains et les constructions ³ et attiré toute une population composite

marquait la volonté des Français de rester en Afrique. En cette année 1835, il y eut, d'août à octobre, une épidémie de choléra qui fit plus de 1 500 victimes, principalement dans la population juive. Elle ne paraît pas avoir ralenti l'immigration, bien que le Gouvernement général déclare que « la peur du choléra a déterminé un grand nombre d'Européens à quitter Alger ». Lettre à l'Intendant civil du 14 août 1835). Si les Français ont pu être intimidés, les Espagnols ne l'ont pas été. (Pop. française : 1835 : 3.205 ; 1836 : 3.625. Pop. espagnole : 1835 : 1.418 ; 1836 : 3.255). Sur cette épidémie voir *Arch. Nat.* F⁸⁰ 659.

1. Population européenne d'Alger de 1830 à 1845 :

1830....	602 h.	1836....	9094 h.	1842....	26754 h.
1831....	3228	1837....	9824	1843....	26423
1832....	4858	1838....	12008	1844....	33714
1833....	5716	1839....	14434	1845....	42635
1834....	6373	1840....	15445		
1835....	6649	1841....	20982		

2. *Tableau de la situation*, etc., 1844-1845, p. 63.

3. Voir p. 239.

où figurait une main d'œuvre considérable, française et espagnole surtout.

Les années 1846 à 1849 furent « douloureuses », suivant l'expression même des documents officiels ¹. Le développement exagéré des spéculations dans la ville et dans la plaine de la Mitidja fut suivi d'une crise qui fit refluer vers l'Europe — ou même vers l'Amérique — toute la population flottante attirée par cette prospérité factice. Plusieurs autres circonstances y contribuèrent. Alger, qui déjà depuis 1844, perdait, au profit d'Oran, une partie de son importance comme base de ravitaillement de nos armées, souffrit des succès mêmes de la pacification ; la révolution de 1848 en Europe jeta le trouble dans les affaires ; une épidémie de choléra sévit enfin en 1849, particulièrement sur le faubourg ouvrier de Bab-el-Oued ². Les recensements postérieurs à 1845 accusent ainsi une chute impressionnante, dont Alger sera long à se relever ; car pour trouver un chiffre de population européenne voisin de celui de 1845, il faut aller jusqu'à 1881 ³. Elle paraît être tombée en 1847, à moins de 30.000 habitants ⁴. Cette régression s'est

1. *Tableau de la situation*, o. c., 1846-1849, p. 88-90. Aux causes que nous indiquons dans le texte, on ajoute l'insurrection de 1845-46 et la découverte des mines d'or de Californie qui aurait poussé l'émigration européenne « irrésistiblement » vers l'Amérique.

2. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 658. Après avoir « sévi cruellement dans les hôpitaux de Mustapha et du Dey », en sept. 1849, le choléra reparut en 1850 à Bab-el-Oued, dans la colonie espagnole de la cité Bugeaud. Les rapports officiels signalent par ailleurs que l'épidémie n'a guère arrêté que l'immigration française (*Arch. Nat.* F⁸⁰ 707).

3. En 1876, le recensement donne le chiffre de 34.597 ; en 1881, celui de 45.185 qui dépasse légèrement celui de 1845 (42.635).

4. Nous ne trouvons dans le *Tableau de la situation* que les chiffres relatifs au district, lequel comprend, avec Alger, 14 communes. Mais on nous dit

d'ailleurs poursuivie, mais probablement pour deux raisons nouvelles. Il semble bien que l'Oranie pacifiée ait exercé une attraction qui détourna vers l'Ouest le courant de l'immigration. Les documents officiels enregistrent depuis 1848¹ ses progrès constants. Ils notent également la dispersion dans les campagnes des chômeurs qui ne trouvent plus de travail dans la ville². Ces deux explications paraissent très acceptables. En tous cas, nous possédons les résultats d'un recensement où Alger-ville et ses faubourgs, c'est-à-dire Bab-el-Oued et Bab-Azoun-Isly sont mentionnés à part, celui du 28 février 1853³ ; depuis 1846 et dans la suite jusqu'à 1856, ils ne nous fournissent que les chiffres du district, puis de la commune

(*Tableau de la situation*, 1846-1849, p. 90) que la province a perdu, de 1846 à 1850, plus du quart de sa population européenne et que « la perte serait bien plus sensible, si l'on ne tenait pas compte du contingent des colonies agricoles » ; elle approcherait donc du tiers pour une ville comme Alger. On ajoute que, en 1847, plus de 12.000 étrangers ont quitté la province, « en grande partie des ouvriers mahonnais que les travaux de construction avaient attirés à Alger ». On peut donc admettre que la capitale a perdu de 12.000 à 15.000 étrangers et français émigrants.

1. *Tabl. de la sit., o. c.*, 1846-1849, p. 90.

2. *Idem.*, 1851, p. 84-85. Voir aussi Jules Duval. *L'Algérie. Tableau historique, descriptif et statistique*, Paris, 1859, p. 117. L'auteur, à propos du recensement de 1853, fait observer que « la colonisation a attiré et réparti dans les campagnes les émigrants qui s'entassaient improductivement dans la ville ».

3. *Bulletin officiel des actes du Gouvernement Général*, t. XV, p. 78. Les résultats donnés comme étant les chiffres du 31 déc. 1854 sont en réalité ceux du 28 fév. 1853, ainsi que nous avons pu le reconnaître d'après les rapports du Préfet au Gouverneur Général sur le recensement (15 avril 1853) (*Arch. Nat.* F⁸⁰ 708). Les résultats concordent avec ceux que donne J. Duval (*o. c.*, p. 117). Il est difficile de faire état des chiffres fournis par les *Tableaux de la Situation* pour 1854 et 1855 sous la rubrique « population urbaine de la commune d'Alger ».

d'Alger. Or, en 1853, la population européenne de la capitale n'est plus que de 24.913 habitants.

En 1856, on constate un relèvement ¹. Il ne semble pas que le choléra de 1854-55, qui fit en somme peu de victimes à Alger, ait eu d'autre effet que d'écarter momentanément de la ville quelques immigrants français ou étrangers ². Plus graves ont été certainement les crises qu'Alger, comme l'Algérie entière, a traversées de 1856 à 1871. Car la solidarité de ses intérêts avec ceux de l'agriculture et de la colonisation s'est affirmée de plus en plus ; désormais sa prospérité dépend d'autres circonstances que l'importance numérique de sa garnison, les préparatifs d'une expédition ou l'agiotage sur les terrains à bâtir. Elle est étroitement liée à celle de son marché et de son port. Or les récoltes des années 1856 à 1860 ont été mauvaises ³. La visite de l'Empereur, l'ouverture des grands travaux du boulevard de l'Impératrice et la construction des chemins de fer attirant une main d'œuvre importante dont Alger profita, firent renaître quelque espoir d'une reprise des affaires. Mais les calamités de 1866 et 1867, sauterelles, choléra, famine ⁴, amenèrent une nouvelle crise que les événements de 1870-71 ont prolongé. Sans avoir recours à des subtilités, on peut facilement trouver les traces de cette situation trouble dans les chiffres des recensements. Entre 1858 et 1861, la population européenne d'Alger a diminué ; en 1866, on note

1. *Tabl. de la sit., o. c.*, 1856-1858. Alger avec Bab-el-Oued compte 27.360 Européens.

2. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 660 et 661. L'état civil a enregistré à Alger pour l'année 1854, 328 décès de cholériques.

3. Voir p. 221 note 2.

4. Abbé Burzet. *Histoire des désastres de l'Algérie*, 1866-1867-1868, Alger, 1869.

un relèvement, mais bien léger ¹. Alger-ville compte à cette date 32.564 Français et étrangers : c'est un gain de 5.000 par rapport à 1856 ; en dix ans une forte natalité aurait pu suffire à le réaliser. Un mouvement de progression se dessine à partir de 1872. Un meilleur régime de colonisation favorise la mise en valeur de l'arrière-pays ; les événements du Sud de l'Espagne en 1873-74 déterminent une émigration importante vers l'Algérie. Il faut cependant attendre la période de 1876-1881 pour trouver un accroissement vraiment notable.

C'est que la date de 1880 marque dans l'histoire économique de l'Algérie le début d'une ère de prospérité dont Alger ne pouvait manquer de ressentir les heureux effets. Au premier rang des causes qui l'expliquent il faut placer l'importance prise par la culture de la vigne, comme culture d'exportation. La catastrophe qui, vers 1875, ruina les départements viticoles du Midi de la France, précipita d'une manière inattendue le développement de cette culture en Algérie. Le Sahel d'Alger, la Mitidja, le plateau de Médéa, les pentes du Zaccar, se couvrirent de cépages ² ; d'où afflux de vignerons français, afflux

1. Population européenne d'Alger, ville et faubourgs de 1856 à 1881.

1856.... 27360 h.	1866.... 32564 h.	1881.... 45185 h.
1858.... 32417	1872.... 31442	
1861.... 29105	1876.... 34597	

Nous défalquons naturellement à partir de 1872 la population israélite naturalisée par le décret Crémieux.

2. En 1878, la surface plantée, dans le département d'Alger, était de 7.098 hectares, en 1883, de 16.946, en 1896, de 45.648 (P. Delorme. *Le commerce algérien*, Alger, 1906, t. I, p. 8-9). Entre 1881 et 1882, la production saute de 182.209 hectolitres à 317.222 ; en 1888, la récolte dépasse un million, en 1895 elle atteint plus de 2 millions. Les exportations suivent ce mouvement ; à partir de 1885, elles l'emportent définitivement sur les importations (*idem.*, p. 324).

de main-d'œuvre espagnole et italienne, afflux de courtiers et de marchands, afflux de tous les commerces et de toutes les industries qui gravitent autour de la vigne. Alger en a reçu un appoint considérable de population. En outre, une ère nouvelle d'activité s'est également ouverte alors dans la poursuite des grands travaux publics, ports, routes et chemins de fer. Toute une population flottante d'ouvriers est entrée par la capitale. y a séjourné, a fini même par s'y fixer partiellement, encouragée par la prospérité renaissante des industries des bâtiments et des transports, par les ressources que la capitale offrait à la main d'œuvre féminine, par la multiplication des petits commerces, par l'exemple contagieux des compatriotes et des parents déjà établis. Ainsi s'est accrue notamment la colonie espagnole d'Alger.

A partir de 1881¹, si l'on reste dans les limites d'Alger intra-muros et de Bab-el-Oued, on constate évidemment une progression remarquable, puisque la population européenne y a augmenté, entre 1881 et 1926, dans la proportion de 66 %. Mais cette montée n'est pas continue, il y a des temps d'arrêt, voire même un fléchissement suivi du reste d'une accélération subite. Pour interpréter les résultats des recensements quin-

1. Population européenne d'Alger intra-muros et Bab-el-Oued de 1881 à 1926.

1881.... 45185 h.	1896.... 57831 h.	1911.... 64700 h.
1886.... 45273	1901.... 60347	1921.... 72585
1891.... 52714	1906.... 58389	1926.... 75192

Le chiffre donné pour 1911 a été calculé par nous. Ne pouvant disposer des documents de détail, nous n'avons pu évaluer exactement la population israélite; nous avons donc calculé son accroissement moyen en 5 années d'après les données précises connues de 1906 et de 1921 et nous l'avons retranchée du total de la population française de 1911.

quennaux, il faut désormais regarder au-delà de ces limites purement administratives. Une nouvelle ville a en effet grandi aux portes d'Alger ; c'est Mustapha qui exerce une attraction de plus en plus forte, notamment sur la population française, resserrée et mal à l'aise entre les murs de la vieille ville. En comparant les recensements des deux voisines, on s'aperçoit qu'à une période de stagnation complète d'Alger, entre 1881 et 1886, correspond un gain de plus de 3.600 habitants pour Mustapha ¹ (population européenne bien entendu). De même, entre 1896 et 1901 où pour une différence de 2.500 habitants à Alger, il y en a une de plus de 6.000 à Mustapha. Entre 1901 et 1906, Alger a perdu 2.000 Européens, Mustapha en a gagné plus de 5.500. Ce sont là des faits que l'on pourrait qualifier de complémentaires. Si l'on constate à Alger quelque forte poussée de croissance, de 1886 à 1891, de 1901 à 1911, on peut être sûr que le même fait s'est produit dans la ville voisine, et pour les mêmes causes. La date de 1886, c'est le début des exportations de vins, c'est l'organisation de la relâche et du commerce du charbon de soute ² ; 1906-1911, c'est une série d'années de prospérité agricole, industrielle et maritime ³. Le chiffre des Européens fait à Alger des bonds de 7.500 et de 6.300 habitants ; à Mustapha de plus de 6.000 et de près

1. Mustapha. Population européenne de 1881 à 1926.

1881....	11520 h.	1896....	27714 h.	1911....	47800 h.
1886....	15219	1901....	33968	1921....	58746
1891....	21456	1906....	40251	1926....	62644

Le chiffre de 1911 est calculé de la même manière que pour Alger.

2. Voir p. 648-649.

3. Le tonnage métrique des vins exportés par le port d'Alger est passé de 377.635 tonnes à 549.626 tonnes (*Ponts et Chaussées. — Port d'Alger, années 1912, p. 20*).

de 8.000. C'est donc bien de 1881 que date vraiment l'essor de la colonisation urbaine d'Alger et de Mustapha qu'on ne peut plus dès ce moment séparer de la ville mère dans une étude telle que celle-ci. Or les chiffres totalisés d'Alger et de Mustapha¹ révèlent depuis cette date deux ralentissements bien marqués. Le premier, sensible par la comparaison des chiffres de 1901 et de 1906 et de l'excédent (+ 4283) avec ceux des périodes quinquennales précédentes (+ 13.678, + 11.375, + 8.770) est sans doute explicable par l'intensité même de la poussée subite des années antérieures, mais aussi par la crise de mévente qui a gravement atteint, entre 1901 et 1906, le commerce des vins et l'agriculture algérienne. Après une reprise vigoureuse (+ 13.902) il y a une nouveau ralentissement de l'allure de 1911 à 1926, surtout pour la dernière période quinquennale ; on en trouve la raison dans les événements et les pertes de la guerre, et dans la crise consécutive des changes qui a éloigné d'Alger un contingent important d'étrangers, principalement d'Espagnols².

1. Population européenne totale d'Alger et de Mustapha, de 1881 à 1926. (Pop. mun.)

Différences		Différences		Différences	
1881.. 56705 h.		1896.. 85545 h.	+11375	1911.. 112500 h.	+13902
1886.. 60492	+ 3787	1901.. 94315	+ 8770	1921.. 131331	+18831
1891.. 74170	+13678	1906.. 98598	+ 4283	1926.. 137836	+ 6505

2. En 1926 en effet, le nombre des étrangers est en diminution de 5.962 sur le chiffre de 1921. Or, entre les recensements précédents, et malgré l'absorption d'une partie de cette population par suite de la loi de 1889 sur la naturalisation automatique, on constate, sauf entre 1901 et 1906, une augmentation du nombre des étrangers : de 1891 à 1896, + 2.540, de 1896 à 1901, + 2.989, de 1906 à 1911, + 3.880, de 1911 à 1921, + 5.864. Le ralentissement observé en 1926 dans la progression de la population européenne totale est

On éprouve beaucoup plus de difficulté à étudier le mouvement de la population indigène, musulmane et israélite, surtout pendant les cinquante premières années qui ont suivi notre occupation. On ne dispose même pas d'une base solide, d'un point de départ bien fixé : les résultats des premiers recensements sont déjà entachés d'erreur¹. Dans la suite, quelle confiance attribuer à des chiffres que les autorités supérieures elles-mêmes déclarent manifestement faux ? En 1853, le Gouverneur Général, transmettant au Ministre de la Guerre le tableau de la population d'Alger, ne craint pas de signaler une erreur d'au moins 4.600 habitants dans le dénombrement des Indigènes musulmans ; il ajoute : « Le peu de soin apporté par l'autorité locale dans cette circonstance est fort regrettable² ». D'une manière générale, on est autorisé à croire que les chiffres sont au-dessous de la réalité, étant donné la tendance bien connue des Indigènes à dissimuler en pareil cas, l'inexistence à peu près complète de l'état civil indigène et l'impossibilité d'un contrôle quelconque. On est donc tenu à une extrême prudence ; elle est peut-être moins justifiée pour l'élément israélite, à partir du moment où cette population est entrée

évidemment dû à une faible immigration et même à des départs nombreux. Car, par l'excédent des naissances sur les décès, elle a réalisé un gain de 4.410 habitants (D^r Lemaire, *o. c.*, 1922, 1925, 1927) sur un gain total de 6.505, alors que malgré la guerre et de faibles excédents de natalité de 1911 à 1921 (5.327) le gain total avait été de 13.504 habitants.

1. Voir p. 497 note 1.

2. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 708. Le recensement donne 16.489 Indigènes dont 5.814 Israélites. Or le Gouverneur Général fait remarquer comme un fait « constant » et solidement établi par le dénombrement des indigènes des corporations, qu'à eux seuls ils représentent 4.668 habitants.

dans la nationalité française ¹, c'est à-dire à dater du recensement de 1872. Quant aux musulmans, il est impossible, sauf pour l'époque toute contemporaine, où l'on peut disposer de quelques faits bien établis, de quelques enquêtes et de quelques observations personnelles, de tirer des chiffres officiels des conclusions précises et vraiment indiscutables ².

Si l'on admet les chiffres donnés pour la population indigène d'Alger par le recensement de 1838, soit 6.065 Israélites et 12.322 Musulmans ³, il faudra reconnaître que l'élément israélite n'a pas augmenté, depuis cette date jusqu'à nos jours, dans une proportion particulièrement remarquable (3,59) ⁴. Mais, ce qui paraît indéniable, c'est que cette progression numérique est un fait essentiellement contemporain ; elle date des trente dernières années (1896-1926) pendant lesquelles cette population a été doublée à Alger-Mustapha ⁵.

1. Décret Crémieux du 24 oct. 1870.

2. Voir p. 507 note 2.

3. *Tabl. de la sit., o. c.*, 1838, p. 130.

4. Au recensement de 1926, nous avons compté 21.813 Israélites. Notons en passant que le chiffre de 3.280 donné par le *Tableau des communes de l'Algérie* de 1926 (p. 2.) ne peut signifier, sous peine d'absurdité, que celui des israélites non francisés par le décret Crémieux qui sont cependant naturalisés. La population musulmane (55.271 en 1926) aurait augmenté depuis 1838 (12.322) dans la proportion de 4,5. Il est vrai qu'il faudrait ajouter au chiffre de 1838, celui des corporations, soit 3.382, ce qui ramène la proportion à 3,50. Il n'est pas impossible à *priori* que les chiffres de 1838 soient assez proches de la vérité. Rozet estime que ceux du premier recensement de 1832 sont inférieurs à la réalité ; mais il parle de 16.000 indigènes, Musulmans et Israélites. Or en 1838, on en compte 18.387 (21.669 avec les corporations), ce qui est déjà une rectification, survenant d'ailleurs après le choléra de 1835 et de 1837 qui a particulièrement atteint la population juive.

5. En 1896, on en compte 10.562 ; en 1926, 21.626.

Il n'est pas sans intérêt de constater que cet accroissement coïncide avec une période où la prospérité commerciale d'Alger a été particulièrement brillante, même après les événements de la grande guerre ¹. Antérieurement à ces dates, il faut renoncer à interpréter les statistiques ; elles sont plutôt décevantes. Les chiffres se maintiennent entre 6.000 et 8.000, mais il y a des chutes, comme celle de 1881, que l'on ne s'explique pas ². Assurément l'excédent des naissances sur les décès, dans cette partie de la population, a dû être pendant longtemps ou particulièrement faible ou même négatif. L'entassement dans les vieux quartiers, la forte mortalité infantile, les épidémies, le manque d'hygiène en rendent suffisamment compte. Mais à une époque plus récente une heureuse évolution a transformé les conditions d'habitat et de vie, et l'on est en droit de supposer que le rapport a été renversé ³. Mais ce fait ne suffit certai-

1. Il est impossible assurément d'appuyer cette dernière assertion par des chiffres. Mais, par exemple, un fait que l'on a pu observer, pendant et depuis la guerre, c'est l'augmentation de la capacité de consommation des indigènes musulmans de l'intérieur, dont l'approvisionnement en tissus, en cuirs, en objets et ustensiles, en denrées coloniales est sous la dépendance du commerce de gros des Israélites. Les allocations, les pensions, les salaires gagnés en France par les émigrants, les Kabyles surtout, ont fortement contribué à ce résultat curieux. Par ailleurs il est constant que la population européenne d'Alger a plutôt accru que restreint ses dépenses.

2. Nous donnons, mais pour mémoire seulement les chiffres officiels.

Alger	1843.. 5758 h.	1872.. 6947 h.	Alger et Mustapha	1876.. 7213 h.	1891.. 8266 h.
	1861.. 6051			1881.. 5495	1896.. 10562
	1866.. 6308			1886.. 8744	

3. L'état civil n'enregistre malheureusement pas pour les naissances d'autres mentions d'origine que celles d'Européen et d'Indigène, entendons par là Musulman. (Dr Lemaire, *o. c.*, 1925, p. 88). Toutefois on peut remarquer que le 3^e arrondissement où les Israélites et les Musulmans forment plus de la

nement pas à expliquer un accroissement aussi rapide et, pourrait-on dire également, aussi subit. Il faut qu'il y ait eu renforcement par des apports de l'extérieur : des indices certains confirment cette manière de voir. L'attraction qu'Alger a exercée sur les pays d'outre-mer s'est aussi manifestée dans l'hinterland algérien sur l'élément de population qui était le moins attaché au sol, et dont le mode d'activité avait le caractère le plus urbain. De 1911 à 1924, pour onze localités du département d'Alger, parmi lesquelles on peut citer St-Eugène, Blida, Médéa, Miliana, Affreville et Aumale, on note une diminution de 849 unités sur un chiffre total de 4.531

moitié de la population, et qui pour une grande partie est un des quartiers les moins salubres d'Alger est cependant celui de l'ancienne ville où le pourcentage de mortalité est le moindre. Or la population musulmane pauvre et la population d'origine étrangère, espagnole ou italienne, sont celles où l'on rencontre à Alger la plus forte proportion de décès, témoins les chiffres des 1^{er}, 2^e et 5^e arrondissements où elles dominent. On est donc amené à supposer que l'élément israélite intervient, dans le 3^e, plutôt pour relever que pour abaisser le chiffre des excédents de natalité et pour abaisser celui de la mortalité. A titre d'indication, voici les proportions pour 1.000 habitants de la mortalité :

Mortalité pour 1.000 h.

	3 ^e arr ^t (6060 Israël, 4815 Mus., 1833 Eur. étr., 8589 Fr. et naturalisés)	1 ^{er} arr ^t (Prédominance des Eur. d'ori- gine étrangère)	2 ^e arr ^t (Prédominance des Indigènes musulmans)	5 ^e arr ^t (Prédominance des Eur. d'ori- gine étrangère)
1920.....	9,10	18,78	28,60	18,15
1921.....	8,96	17,86	33,63	16,98
1922.....	8,19	21,27	41,44	16,89
1923.....	10,94	23,28	33,82	16,68

(D^r Lemaire, *o. c.*, 1922, p. 77 ; 1925, p. 73) qui explique d'ailleurs cette supériorité du 3^e arr. par la salubrité de *la partie la plus basse et la plus aérée*. Or cette région est une de celles d'Alger où s'accroît le plus le nombre des Israélites. (Voir p. 563).

Israélites¹ ; c'est plus du cinquième, c'est probablement une émigration du quart, si l'on admet qu'il y a eu d'autre part accroissement par excédent de natalité entre ces deux dates. En parcourant les feuilles des deux recensements de 1921 et de 1926, on constate qu'un nombre assez élevé d'Israélites d'Alger ne sont pas originaires de la capitale. En outre il y apparaît que la communauté s'est grossie d'éléments d'origine tunisienne, marocaine, voire même égyptienne et syrienne, que l'on ne compte pas toujours comme étrangers dans les statistiques. La population israélite d'Alger s'est donc partiellement accrue par l'immigration.

C'est évidemment par l'immigration qu'il faut expliquer la progression si considérable qu'a suivie le chiffre des Musulmans depuis 1881. Ce que nous savons de la mortalité des indigènes à Alger, pour les dernières années, exclut *à priori* l'hypothèse d'un accroissement par excédent de natalité. Certes celle-ci est considérable, ici comme dans l'intérieur du pays ; mais le déchet est énorme. Voici des chiffres : De 1912 à 1925 inclus, quatre années seulement (1912, 1920, 1921, 1923) ont été marquées par un gain de cette origine,

1. *Tableau général des communes de l'Algérie, 1911 et 1921. (Pop. Israélite).*

	1911	1921		1911	1921
	—	—		—	—
Aumale	258 Isr.	145	Médéa	1148	1005
Blida	1141	952	Miliana	774	649
Coléa	44	13	Affreville	248	163
St-Eugène	564	494			

M. le grand rabbin Fridman nous a confirmé le fait, particulièrement pour la communauté de Médéa ; l'immigration serait favorisée par les mariages entre Médéens et Algéroises Israélites.

alors que chez les Européens une seule, 1918, par suite de l'épidémie de « grippe espagnole » a été déficitaire. Au total, il y a perte de 2.336 individus ¹. Or les recensements accusent entre 1911 et 1926 un gain de 17.450 habitants musulmans. Il s'est donc produit un afflux de 19.786 immigrants, pour le moins ².

La défectuosité manifeste des documents statistiques antérieurs à l'époque contemporaine dispenserait d'en faire état et de s'y arrêter, si l'on n'y trouvait quelques indications qui sont comme les signes avant-coureurs du mouvement d'immigration dont nous venons de parler. Un arrêté du 31 janvier 1838 rétablit en effet les corporations des « Berranis » qui avaient été malencontreusement supprimées en 1830 ³. Dès lors, les *Tableaux de la situation* enregistrent des statistiques annuelles (1838-1855), qui nous donnent quelque idée de la population plus ou moins flottante des travailleurs

1. Dr Lemaire, (o. c. 1922, p. 167, 1925, p. 67 et 1927, p. 79). Dans le 2^e arrondissement (Casbah) qui est par excellence la ville des Musulmans, le taux moyen de la natalité est, dans la période envisagée, de 33,6 pour 1.000, celui de la mortalité s'élève à 36,3. Sur ce sujet et sur la démographie des Indigènes d'Alger, dans ses rapports avec les considérations d'habitat et d'hygiène, on lira avec intérêt une excellente étude du même auteur. « *Etude sur la mortalité infantile à Alger et essai démographique de la période décennale de 1912 à 1921* ». (o. c., 1925, p. 87-128).

2. Car il faut tenir compte des départs.

3. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 557. (Corporations des Berranis : Biskris, Kabyles, Nègres 1832-1841). La plupart des documents du dossier concernent d'ailleurs les Beni-Mzab (Mozabites). Un arrêté du 4 juin 1837, inspiré par l'Intendant civil Bresson, organise d'abord la corporation des Kabyles qui avaient été difficilement tolérés par les Turcs. Le succès encouragea le Gouvernement général à en créer cinq autres : Mozabites, Biskris, Mzitas (Petite Kabylie). Nègres et Laghouatis, avec un amin à la tête de chacune.

III - Mouvement de la Population Française et Etrangère et de la Population Musulmane d'Alger-Mustapha de 1830 à 1926

(Voir le N.B. du graphique II).

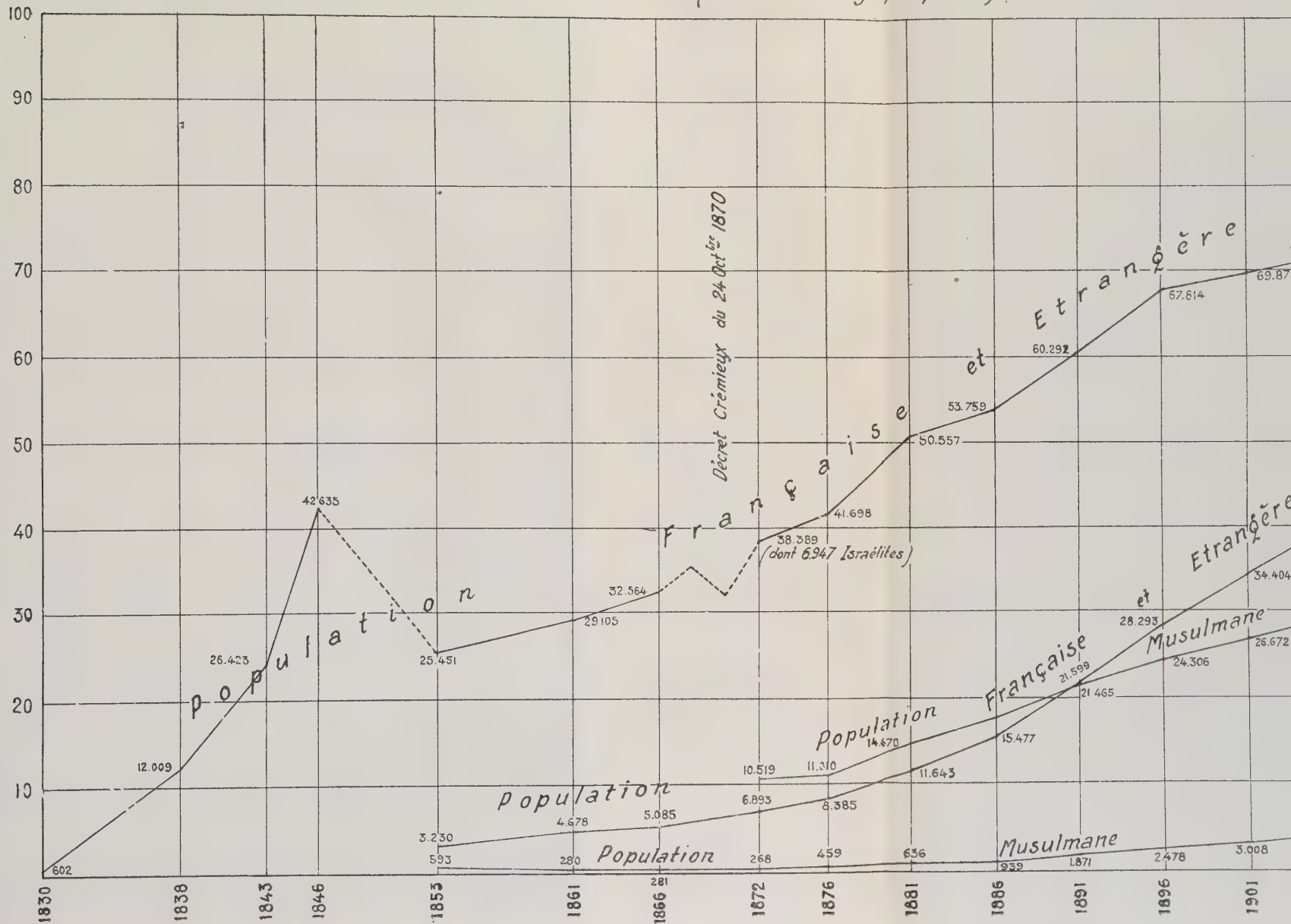




Photo du 1^{er} groupe d'aviation d'Afrique.
 ALGER : L'AMIRAUTÉ, LE QUARTIER DE LA MARINE ET DE L'ANCIENNE PRÉFECTURE.

Celle-ci représente nos quatre loquants, à gauche (D'arrêté), et le quartier de la rue Bab-el-Oudj qui forme avec les premiers le 1^{er} arr^t. La façade de ces quartiers du côté de la mer (doubt, de la République, face au Gouvernement, Boul. de France et Avenue Pierre) est toute française par l'aspect et la régularité des façades. Mais à droite de la place, s'étend un vaste pêle de maisons serrées au milieu desquelles on ne distingue que quelques larges portes; aux maisons turques, au milieu des maisons mauresques plus ou moins transformées. Sur les maisons françaises on peut remarquer toute une ville de petites constructions mauresques, greniers, etc. Noter à droite, sur le boulevard, un groupe de maisons débordant du quai, dernier reste de l'Alger des Turcs qui plongeait directement dans la mer.

indigènes ayant séjourné dans la capitale pendant cette période. Or ce sont des chiffres qui deviennent importants. On suit une progression à peu près continue de 3.000 à 10.000 individus environ jusqu'à 1845 inclus ¹ ; les ouvriers Kabyles, les commerçants et conducteurs d'ânes Mozabites constituent la majorité. Les travaux de construction d'Alger et l'afflux des Européens ont ainsi concouru à un accroissement notable de la population musulmane de la ville. On peut supposer vraisemblablement qu'elle a dû atteindre, en 1845, près de 25.000 habitants. Comme on pouvait s'y attendre, la crise de 1846 à 1854 a eu sur cette population instable les mêmes effets que sur les Européens ; elle s'est rapidement retirée. En 1853, on ne dénombre plus que 4.668 Berranis ². Ils sont sans doute revenus dans la suite. En 1854 en effet, le Gouvernement général se préoccupait de les réorganiser ; il était même question de créer une septième corporation dite spécialement des « Berranis », réunissant les isolés et les petites minorités ³.

1. Voici les chiffres :

	1838	1839	1840	1841	1842	1843	1844	1845	1846	1850	1851	1853	1854	1855
Kabyles..	1580	2258	2829	2873	2885	3654	5704	6231	4852	1817	1178		2370	2604
Mozabites.	629	702	803	710	777	1276	1924	2061	2233	861	1027		1153	1322
Biskris...	595	861	824	662	664	861	921	970	1038	756	1009		1020	1187
Nègres libres..	351	351	408	427	411	441	491	527	548	563	272		411	418
Laghaonatis..	81	91	116	118	148	153	247	260	330	110	248		283	887
Mzitas...	146	185	273	279	313	342	383	408	468	206	318		466	259
	3382	4448	5243	5069	5198	6727	9670	10457	9469	4313	4302	4668	5510	7173

En 1851 et en 1855, pour arriver au total, on doit ajouter 250 et 807 divers.

2. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 708 (*doc. c.*)

3. *Idem.*, F⁸⁰ 556. Projet d'arrêté du Gouvernement général, 20 sept. 1854.

Il mentionne le nombre important des isolés non classés dans les corporations,

A dater de 1881 en tous cas, s'il faut en croire les statistiques, la population musulmane d'Alger ne cesse plus d'augmenter ; c'est-à-dire que des immigrants de l'intérieur viennent de plus en plus nombreux chercher dans la capitale des moyens d'existence. Le fait est parfaitement vraisemblable, Alger devenant de plus en plus susceptible de leur en fournir. On est ainsi tout naturellement amené à cette conclusion, que le nombre des Indigènes musulmans a varié — et ceci depuis le début jusqu'à nos jours — en fonction de la prospérité des affaires, avec cette réserve cependant que, si la population flottante, plus mobile et plus sensible aux crises passagères, a toujours été proportionnellement nombreuse, il s'est établi, dans la masse des immigrants, un noyau plus stable qui est devenu urbain, et qui, généralement après mariage sur place, s'est fixé et a fait souche. N'est-ce pas, après tout, le processus ordinaire pour les éléments étrangers d'origine européenne ?

Dès 1851, on fait cette distinction nette entre les « hadars » descendant originairement des Berranis, mais nés dans la ville, y ayant un établissement permanent, sans esprit de retour, et ceux qui sont considérés comme des nomades¹. En 1857, on estime que, dans les corporations, les départs sont de moins en moins nombreux, qu'il y a une tendance marquée de leurs membres à se fixer et que l'on pourra trou-

tels que les Gharabas, Chleuhs et Rifia du Maroc, des Tripolitains, des Tunisiens, des Souâfa et Rouagha de Touggourt et d'El Oued, des Chââmba, des Beni-Abbas de la Petite Kabylie, des Oulad-Naïl etc. et des espèces de nomades bohémiens vivant de vols.

1. *Arch. Nat.* F⁸⁰ 556. Lettre du Ministre au Gouverneur Général, 23 mai 1851.

ver dans l'établissement d'une taxe annuelle un moyen de remédier au déficit du budget¹. Aujourd'hui, on peut, dans une certaine mesure, faire ce départ, en parcourant les feuilles des recensements. C'est ainsi que nous avons pu compter dans la population musulmane d'Alger, un peu plus de 8.000 individus hommes vivant en célibataires², sur les 55.000 et quelques de la totalité. Pour qui connaît les mœurs des indigènes, la plupart de ces habitants sont en réalité des chefs de famille des tribus de l'intérieur venus pour ramasser un pécule : c'est l'élément instable. Mais par ailleurs on en trouve quantité d'autres nés dans le « bled », mariés dans leur pays ou à Alger et établis avec leur famille : c'est l'élément fixé. Pour ceux-ci, la ville offre toujours plus de ressources que la terre des douars ; si l'on en veut une preuve, c'est l'afflux qu'amène dans les villes toute crise grave atteignant l'agriculture ou l'élevage. Pour cette raison, la disette dans les tribus a toujours été une menace pour la santé des populations urbaines³.

Ainsi, au résidu de l'ancienne population des Maures, dont on ne peut dire exactement ce qu'elle est devenue numériquement, il s'est ajouté tout un peuplement indigène nouveau, venu de l'intérieur ; jadis, avant 1830, c'est presque exclusivement par la mer que les musulmans d'Alger recevaient des renforts. Les travaux et les progrès du port d'Alger,

1. *Idem.* Lettre du Ministre au Gouverneur Général, 16 déc. 1857.

2. Ils sont en effet comptés comme chefs de ménage, mais sans famille, et par conséquent facilement reconnaissables.

3. Dr Lemaire, *o. c.*, 1927, p. 103 et 1925, p. 95. Le fait est constant. Toutes les calamités de l'intérieur déterminent un exode vers les villes. Le mouvement inverse est exceptionnel et réduit à quelques individus.

l'accroissement des manipulations (charbons, minerais, vins etc.), la manutention des marchandises dans les entrepôts et les magasins de la ville, la prospérité de l'industrie du bâtiment ont fourni des ressources à la main d'œuvre indigène appréciée surtout comme peu coûteuse. Le mouvement vers la grande ville, favorisé par le développement des moyens de communication et par la suppression des mesures administratives qui restreignaient la circulation, s'est accentué de plus en plus, surtout chez les Kabyles dont les facultés d'adaptation aux divers métiers sont particulièrement remarquables. Depuis la guerre on a pu observer une progression manifeste de la main d'œuvre indigène à Alger. Les causes en ont été parfaitement définies par le Dr Lemaire ¹ : « raréfaction de la main d'œuvre européenne pendant la guerre (on pourrait ajouter : « et encore plus depuis la crise des changes »), salaires élevés engageant la main d'œuvre indigène à se porter vers les grands centres, développement de la petite industrie, des petits métiers et du négoce auquel l'élément Kabyle est merveilleusement adapté, disette à l'intérieur du pays, comme en 1920, adaptation plus facile de l'Indigène aux conditions précaires du logement, acceptation du logement en commun et du surpeuplement, qui pour certains est encore une source de bénéfices. » Sans doute aussi le service militaire obligatoire et le séjour des Indigènes dans les grandes villes manufacturières de France ont-ils eu la même influence sur eux que sur les Européens des campagnes. La grande ville est d'ailleurs meurtrière pour cette population, atteinte surtout dans la première enfance ². On s'explique

1. Dr Lemaire, *o. c.*, 1925, p. 95.

2. *Idem.*, p. 118.

en tous cas que les dénombremments successifs d'Alger, et principalement les quatre derniers accusent une proportion d'accroissement aussi considérable ¹. De 1881 à 1926, le gain a été de 261 % ; dans le même laps de temps, la population européenne n'augmentait que de 156 %.

De cette histoire, forcément incomplète, du peuplement d'Alger-Mustapha depuis 1830, nous pouvons déjà tirer les conclusions suivantes. Tout d'abord, qu'il s'agisse de la population européenne, israélite ou musulmane, les mêmes causes générales expliquent leur progression rapide ; elle a commencé, après une longue période où elles ont végété, à la même époque que nous avons pu dater aux environs de 1880. Fait remarquable, par lequel s'affirme la solidarité de plus en plus étroite de leurs intérêts. Alger a dépassé le chiffre de 100.000 habitants au recensement de 1891 ², en tant que ville à la fois européenne et indigène ; comme ville proprement euro-

1. Population indigène musulmane d'Alger-Mustapha de 1881 à 1926.

1881....	15306	1896....	26784	1911....	37821
1886....	18379	1901....	29680	1921....	47669
1891....	23336	1906....	33250	1926....	55271

Bien que les recensements de la population indigène des grandes villes soient moins suspects que ceux des tribus, signalons cependant que les municipalités ont pris l'habitude, pour ne pas être lésées dans le partage des revenus de l'octroi de mer, de majorer le chiffre total du dénombrement. Cette majoration porte avant tout sur les Indigènes. Elle peut être estimée à 3.000 habitants environ pour Alger. Elle se justifierait par le nombre des non-déclarations et par l'inconsistance de l'état civil dans cette population. D'une manière générale, il est néanmoins avéré que les chiffres relatifs aux Indigènes sont plutôt inférieurs que supérieurs à la réalité. Nos conclusions ne sauraient donc être infirmées de ce fait.

2. Population municipale d'Alger-Mustapha en 1891 : 105.227 habitants.

pécenne, en 1906¹. Par sa population totale, elle se classe aujourd'hui au cinquième rang des villes françaises², au onzième par sa population européenne³. En second lieu, l'attraction tentaculaire des grandes villes s'est exercée ici comme ailleurs⁴ ; elle explique l'accroissement de la population indigène. Enfin, depuis la guerre, l'immigration d'outre-mer a sensiblement diminué, tandis que celle de l'intérieur augmentait, par l'afflux et par l'utilisation progressive de la main d'œuvre indigène. Quelle que soit la durée des circonstances déterminantes, le fait n'en marque pas moins une participation de plus en plus active des Indigènes musulmans à la vie économique d'Alger.

1. Population européenne d'Alger-Mustapha en 1906 : 98.598 habitants. En y ajoutant la population comptée à part, le chiffre de 100.000 habitants est sensiblement dépassé. La statistique du Bulletin municipal donne pour cette dernière population le total de 8.769 habitants.

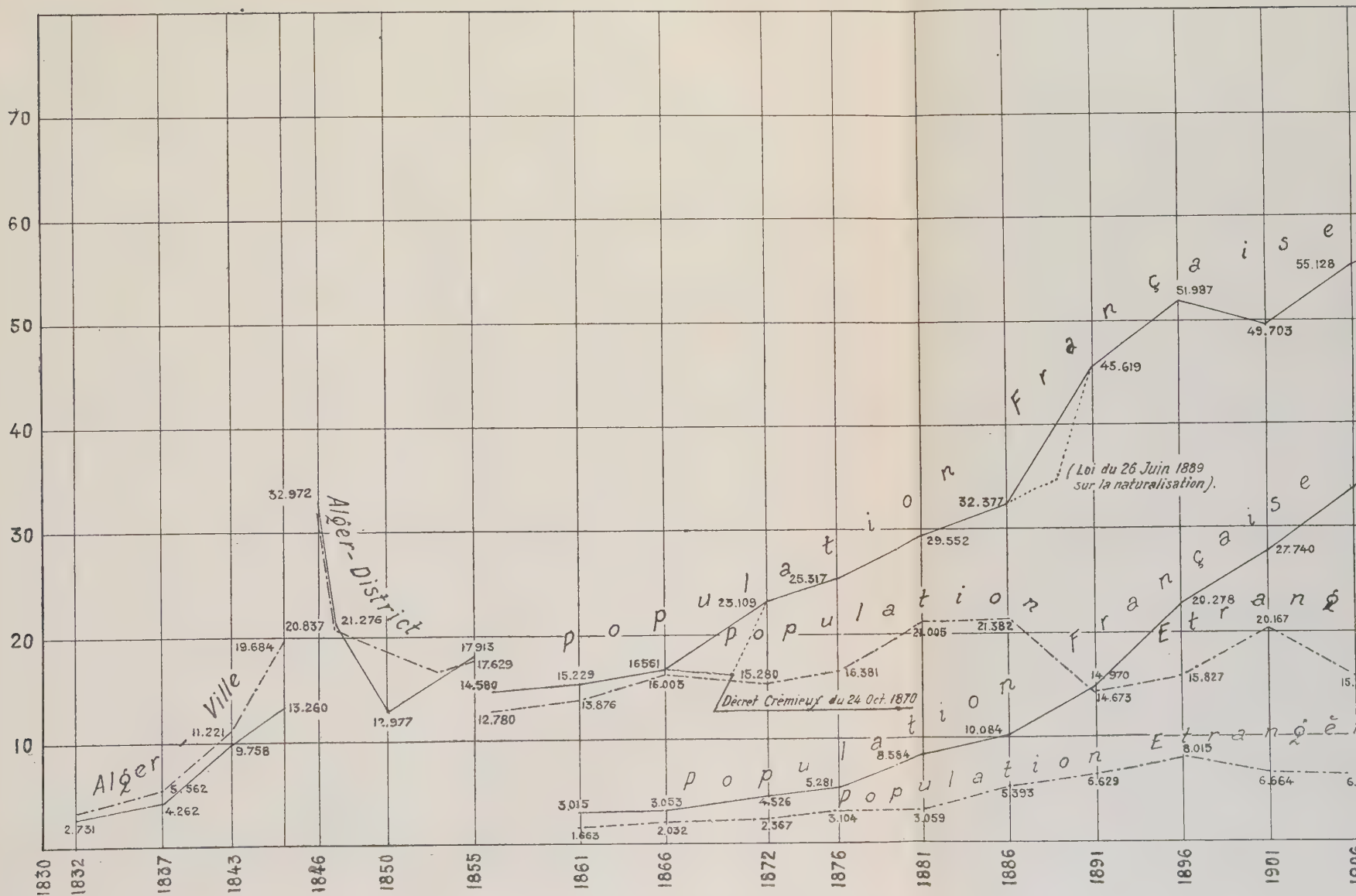
2. Après Paris, Marseille, Lyon et Bordeaux.

3. Entre le Havre et Rouen.

4. Aug. Bernard. Le recensement de 1926 dans l'Afrique du Nord (*Annales de géographie*, 15 mars 1927, p. 138). L'auteur observe avec raison que la ville d'Alger a pu recevoir, par suite du développement de la traction automobile, un certain contingent de colons du Sahel et de la Mitidja. Le fait, qui est constant, a contribué à la crise du logement.

IV - Mouvement des Populations Française et Etrangère d'Alger et de Mustapha de 1830 à 1926

(Voir le N.B. du graphique II)



CHAPITRE II

RÉPARTITION DE LA POPULATION SUR LE SITE

La distribution de la population sur le territoire d'Alger-Mustapha s'est opérée suivant des circonstances et selon des modalités qui ont varié dans le temps et dans l'espace. Les faits d'ordre naturel, tels que la topographie du site, les conditions climatiques saisonnières n'y ont certes pas été étrangères. Mais leur action a été le plus souvent subordonnée à d'autres facteurs, tels que la volonté des maîtres d'Alger, la restriction ou l'extension des espaces libres pour le logement de cette population, la nature même et l'origine des éléments du peuplement, les facilités plus ou moins grandes offertes à la circulation, les spéculations mêmes des propriétaires de terrains. Toutes circonstances que nous avons notées dans l'histoire de la construction. Il y a d'ailleurs, entre cette histoire et celle de l'établissement et des déplacements de la population sur le site, des rapports trop évidents et trop étroits pour qu'une division en deux chapitres distincts ne soit pas forcément artificielle ; la clarté de l'exposition peut

seule la justifier. Les deux ordres de faits sont connexes ; mais il n'y a pas toujours entre eux les mêmes relations de cause à effet. Si l'on ne peut concevoir une extension de quelque importance des espaces construits sans un accroissement numérique des habitants, les déplacements de population qui modifient la carte de densité résultent le plus souvent de l'ouverture de nouveaux chantiers et d'un changement dans le mode d'utilisation du terrain. Ainsi devons-nous faire appel, dans cette partie de notre étude, à des faits et à des considérations qui trouvent tout aussi bien leur place dans l'histoire de la construction.

Alger a grandi de part et d'autre de l'ancienne ville des Turcs, s'allongeant vers le Nord-Ouest et vers le Sud par ses faubourgs Bab-el-oued et Bab-Azoun. En 1840, une nouvelle enceinte en a reporté les limites jusqu'à la nouvelle porte Bab-el-Oued, à 500 mètres de l'ancienne (Boulevard Guillemin actuel) et jusqu'aux portes d'Isly et de Constantine (Boulevard Laferrière) à plus d'un kilomètre au Sud. Les faubourgs de l'Agha et de Mustapha, qui prolongeaient celui de Bab-Azoun, ont fini par constituer une véritable ville, annexe d'abord de la commune d'Alger jusqu'au décret du 26 janvier 1871, puis érigée en commune autonome, et enfin rattachée de nouveau par le décret du 10 avril 1904. La ville actuelle a donc été formée par la réunion de trois agglomérations qui se sont peuplées peu à peu, d'une manière d'ailleurs inégale et suivant des rythmes différents. On peut donc distinguer un Alger du Centre, un Alger du Nord-Ouest (Bab-el-Oued) et un Alger du Sud (Mustapha). Le premier comprend lui-même la vieille ville des Turcs européanisée, le quartier de l'Esplanade créé entre l'ancien mur du Nord et



Photo du 1^{er} groupe d'aviation d'Afrique.

ALGER : LE CENTRE DE LA VIEILLE VILLE ET LA CASBAH.

Au premier plan et au bas de la photographie, les quais, les voûtes (magasins et logements) et les boulevards qu'elles supportent en partie, remontrant à l'extrémité droite un des bastions de l'enceinte du front de mer. A Br. de la Place du Commerce, le quartier de la Marine, avec la Mosquée Nouvelle ; dans le voisinage maisons mauresques. Au-dessus de la place, le bâtiment blanc de l'Archidiocèse, dernier vestige de la Djennina, la Cathédrale et le Palais d'hiver. Au-dessus de la ligne des hautes maisons européennes qui va de la Synagogue à la Medersa, s'étage la haute ville indigène de la Casbah, mieux conservée au Sud qu'au Nord.

la nouvelle enceinte, et le quartier d'Isly ¹, qui lui est symétrique du côté du Sud.

Si les documents statistiques ne nous permettent pas de suivre depuis 1830 toutes les variations de densité de ces diverses régions de la ville, du moins, à partir de 1881, nous disposons de renseignements plus complets, et pour la période contemporaine, la plus intéressante, nous avons pu établir des comparaisons précises, grâce aux dénombremments détaillés de 1906, 1921 et 1926.

Et tout d'abord un premier fait mérite notre attention ; car il est en contradiction avec une des lois auxquelles obéissent les grandes cités modernes. Malgré la croissance des faubourgs, malgré le développement énorme pris par Bab-el-Oued et Mustapha, malgré l'attraction exercée par la périphérie, le centre d'Alger ne s'est pas dépeuplé, mais au contraire surpeuplé, dans des proportions qui ne laissent pas d'inquiéter les hygiénistes. La vieille ville des Turcs correspond approximativement aux 1^{er}, 2^e et 3^e arrondissements des divers recensements, de 1881 à 1926, sauf pour celui de 1906 ². On doit tenir compte d'ailleurs, pour l'exactitude complète des comparaisons, de la construction du nouveau quartier de l'Esplanade (1^{er} arrondissement), où se sont portés, entre 1906 et 1921, 4.100 habitants environ ³, et qui,

1. Il fut longtemps dénommé faubourg ou quartier Bab-Azoun.

2. Les limites du 2^e arr^t ont en effet changé. Nous avons pu cependant calculer la population correspondant aux anciennes limites, en utilisant l'*Annuaire général de l'Algérie* qui donne la nomenclature des rues des divers arrondissements, et les chiffres détaillés par rues fournis par le *Bulletin municipal officiel de la ville d'Alger*, 1907, p. 363-417.

3. Exactement 4.128 habitants.

en 1926, en abritait 4.300¹. Or, déduction faite de ces derniers chiffres, les proportions d'accroissement de la population ont été pour l'ensemble :

1881-1901 : 27,3 %, 1901-1921 : 41 %. 1921-1926 : 13,1 %²

Il y a une progression continue ; car de 1881 à 1926, aucun des recensements quinquennaux n'a révélé une proportion aussi forte que le dernier³. Notons que de 1921 à 1926, la population totale d'Alger n'a augmenté que de 9 %⁴. La densité de cette région centrale était en 1921 de 711 habitants par hectare ; elle est à l'heure actuelle de 761 habitants⁵.

Comment expliquer un pareil entassement de population ? Pour en démêler les causes, il faut pénétrer encore plus avant dans le détail et examiner à part chacun des trois arrondissements.

Le deuxième, qui comprend le quartier de la Casbah⁶,

1. Exactement 4.305 habitants.

2. Les chiffres de la population des trois arrondissements, déduction faite du quartier de l'Esplanade, sont :

1881.. 46482 h.	1896.. 57705 h.	1906.. 61919 h.	1921.. 73634 h.
1891.. 52566	1901.. 59198	1911.. 65905	1926.. 83284

3. Accroissements quinquennaux : 1881-96 : 9,7 % ; 1896-1901 : 2,5 % ; 1901-1906 : 4,2 % ; 1906-1911 : 6 %.

4. En 1921, 195.655 habitants. En 1926, 214.920.

5. Superficies des trois arrondissements : 1^{er} arr^t : 33 hect. 30 ; 2^e arr^t : 44 hect. 40 ; 3^e arr^t : 39 hect. 10. Mais on doit remarquer que le 2^e arr^t comprend une superficie importante de terrains militaires et que la partie correspondant à l'ancienne ville ne représente guère que 18 hect. Dans le 3^e figurent l'Amirauté et les quais du port. La densité des régions habitées par la population civile est en réalité bien plus considérable.

6. La limite inférieure de cette circonscription est formée par la place de

est celui de toute la ville où l'on note la plus forte densité de population. En 1881, elle était de 1.436 habitants à l'hectare, chiffre déjà considérable ; en 1921, elle atteignait 2.028 habitants, en 1926, elle s'élevait jusqu'à 2.255¹. Or le peuplement de cet arrondissement est en grande quantité constitué par les Indigènes musulmans, dont la proportion n'a cessé d'augmenter dans les dernières années ; elle était de 80 % au dernier recensement². C'est à cet élément seul que l'on peut attribuer l'accroissement de 4.086 unités qu'on observe en 1926³ ; et l'énorme mortalité (36,3 pour 1000) que ne suffit nullement à compenser la forte natalité (33) autorise à expliquer ce gain de population exclusivement par des apports extérieurs⁴. C'est évidemment le quartier de la ville qui attire le plus l'immigrant indigène musulman. C'est là qu'il se sent le moins dépaycé. Indépendamment des autres circonstances du milieu, il y retrouve des parents et des amis de son douar et de son village. On peut estimer à

la Lyre, la rue Randon et la place Randon, la rue Marengo et la rampe Valée jusqu'au boulevard Guillemin, boulevard militaire du Nord.

1. La superficie de cet arrond^t est de 44 hect. 40. Mais en réalité la partie à considérer comme quartier civil et comme agglomération bâtie n'en occupe que 18. Il faut donc retrancher la zone militaire dans le calcul de la densité. On obtient ainsi pour des populations de 25.857 habitants (1881), 36.507 (1921), 40.593 (1926) les taux énormes que nous donnons ici : en 1881, 1.436 habitants, en 1921, 2.028 habitants, en 1926, 2.255.

2. Elle était en 1901 de 72 % (20.248 sur 28.018), en 1911 de 75 % (24.486 sur 32.344), en 1921 de 78 % (28.546 sur 36.507), en 1926 de 80 % (32.625 sur 40593).

3. En effet les populations française et étrangère réunies accusent un gain de 7 unités, ce qui est évidemment un recul.

4. Entre les deux recensements de 1921 et de 1926, il y a, dans cet arrond^t un excédent des décès sur les naissances de 425 habitants.

près de 3.000¹ le nombre de ceux qui vivent en célibataires, généralement par petits groupes ; ils s'entassaient dans les logis les plus divers et les moins salubres, et couchent dans des chambres où ils se contentent d'une place aussi restreinte qu'au café maure². Les familles ne sont guère mieux partagées. Devant cette compression extraordinaire de la population, sur une superficie qui représente bien approximativement le tiers de l'ancienne ville turque, on ne s'étonne plus que des auteurs du xvii^e siècle aient pu estimer sans exagération à 100.000 et plus le nombre des habitants d'Alger³.

Après la Casbah, c'est dans le quartier de la Marine, de l'ancienne Préfecture et de la rue Bab-el-Oued, c'est-à-dire dans le 1^{er} arrondissement que l'on trouve la densité la plus forte, comparable à celle de la haute ville⁴. En 1881,

1. Nous avons compté, dans le dénombrement de 1926, 2.987 feuilles de ménage de ce genre.

2. Le D^r Lemaire (*o. c.*, 1925, p. 107) estime que dans cet arrondissement, le nombre des pièces habitables est de 0,33 par tête ; soit trois individus par pièce. Dans la réalité, ce coefficient est souvent bien inférieur.

3. La superficie de la ville turque étant, sans la citadelle de la Casbah, de 41 hect. 1, la densité aurait été de 2.433 habitants à l'hectare. Or en estimant le quartier actuel de la Casbah à 18 hectares, on trouve en 1926 un chiffre analogue, soit 2.412 habitants. Sans doute d'ailleurs, beaucoup de maisons de la haute ville étaient-elles, au xvii^e siècle, des maisons de riches où l'espace était plus largement dispensé, les quartiers bas d'Alger étant les plus encombrés. C'est l'inverse aujourd'hui par suite du refoulement de la population indigène qui a suivi notre arrivée et a fait de la haute ville son domicile plus particulier.

4. Les limites actuelles sont : la rue de la Marine, la place du Gouvernement, la rue Mahon, le rue de l'Intendance, les rues Boulaba, Marengo, la rampe Valée et le Boulevard Guillemain jusqu'au bastion 23. La superficie est de 33 hect. 30 ; mais 17 hect. 40 seulement faisaient partie de la ville turque. D'autre part, dans la comparaison entre les recensements antérieurs à 1921

elle était, dans l'arrondissement entier de 304 habitants à l'hectare, en 1901 de 596, en 1921 de 813, en 1926 de 871 ¹ et de 1.376 habitants pour ce quartier seul. Si les chiffres sont inférieurs, la progression peut être comparée à celle qui distingue le quartier de la Casbah ; en outre on doit remarquer que malgré la diminution importante de la population étrangère, dont l'application de la loi de 1889 ne saurait seule rendre compte, il y a eu un accroissement en 1926 ². Les excédents des naissances sur les décès ne suffisent pas non plus ici à l'expliquer ³. On est donc amené à

et les derniers, nous avons dû tenir compte du changement de la limite Sud, qui en 1916, a été reportée de la ligne du boulevard de France à la rue de la Marine exclue d'ailleurs de l'arrondissement. En 1921, on dénombrait entre ces deux lignes 2.655 habitants, en 1926, 3.103 habitants qu'il faut donc ajouter aux chiffres du 1^{er} arrond^t pour l'exactitude de la comparaison. On obtient ainsi les résultats suivants :

Pop. du 1^{er} arr^t dans les limites antérieures à 1921.

1881.. 10590 h.	1901.. 20759 h.	*1921.. 25657 + 2655 = 28312 h.
1891.. 12278	1906.. 21288	*1926.. 27222 + 3103 = 30325
1896.. 20427	1911.. 21511	*Dans les limites postérieures à 1920.

1. Ces chiffres sont calculés en raison de la superficie du 1^{er} arr^t dans les limites antérieures à 1921, soit 33 hect. 30 (sup. actuelle) + 1 hect. 50 attribué depuis au 3^e arr^t. Mais si l'on ne considère que la partie qui appartenait à la ville des Turcs, soit le quartier à l'Est et à l'Ouest de la rue Bab-el-Oued (17 hect. 40) on trouve la densité énorme de 1.320 à l'hectare en 1926.

2. Comparaison des dénombrements de 1921 et 1925 (dans les limites actuelles).

	Français	Étrangers	Indigènes	Total
1921.....	13794	7254	4609	25657
1926.....	16827	4584	5811	27222
Différence	+3033	—2670	+1202	+1565

3. Excédent des naissances sur les décès de 1921 à 1925 inclus : 530 habitants.

admettre qu'il y a eu ici aussi des apports de l'extérieur. Or, l'élément de la population qui, dans cet arrondissement, a progressé le plus en nombre dans les vingt-cinq dernières années est certainement l'élément indigène musulman¹. La proportion est de 139 %, de 1901 à 1926, alors qu'elle n'est plus que de 44 % pour les Français et qu'elle devient négative pour les étrangers (—35 %). Le quartier de la Marine et de l'ancienne Préfecture, qui a conservé des maisons mauresques et des rues comparables à celles de la Casbah, continue à recevoir des immigrants indigènes plus ou moins temporaires² et réalise lui aussi un type net de surpeuplement.

Le 3^e arrondissement³ est un quartier mixte, peuplé presque exclusivement dans sa partie basse de nationaux Français et d'étrangers, et dans sa partie haute d'Israélites naturalisés, d'Européens et d'Indigènes musulmans⁴. Or sa population, qui depuis 1881 se maintenait à peu près dans les mêmes chiffres, a augmenté à partir de 1906, mais surtout à partir

1. Pop. indigène musulmane du 1^{er} arr^t de 1901 à 1926.

1901....	2426 h.	1911....	3464 h.	1926....	5811 h.
1906....	3084	1921....	4609		

La progression apparaîtrait encore plus forte si l'on rétablissait pour 1921 et 1926 les anciennes limites.

2. Nous avons compté, pour 1926, 696 feuilles de ménage d'indigènes vivant en célibataires.

3. Il est limité par les quais de rive, du bastion 15 à l'Amirauté, par la rue de la Marine, la place du Gouvernement, les rues Mahon, de l'Intendance Boulabah, Marengo, Randon, le marché de la Lyre et le square de la République.

4. Voir p. 509 note 3.

de 1921¹ ; c'est même l'arrondissement d'Alger où l'on note, en 1926, la progression la plus marquée (26,7 %). Le fait est caractéristique. Car c'est sur cette région de la vieille ville que s'est exercée, pour la population européenne du moins, l'action centrifuge qui tendait à l'éloigner vers la périphérie, selon la règle des grandes villes ; par là s'explique cette stagnation que l'on observe de 1881 à 1911. Mais en même temps, un mouvement contraire a déterminé le repeuplement, et de nouveaux arrivants ont pris la place vide, et d'une manière plus dense. C'est du moins ce que l'on peut conclure, en présence du faible excédent des naissances sur les décès (138 habitants de 1921 à 1925 inclus)², insuffisant pour expliquer un accroissement de population de plus de 4.000 habitants en cinq ans. L'élément israélite figure dans ce dernier chiffre pour plus de la moitié³.

En résumé, il apparaît bien que la vieille ville du centre se surpeuple de plus en plus, et cela par des apports extérieurs. Il est curieux d'autre part de constater que la proportion des Musulmans et des Israélites qui représentent la population indigène, a augmenté sensiblement dans les vingt-cinq der-

1. Population du 3^e arr^t de 1881 à 1926 (dans les mêmes limites).

1881. 10335 h. 1896.. 10437 h. 1906.. 10496 h. 1921.. 15598 h. — 2655=12943 h.
1891. 1901.. 11076 1911.. 12050 1926.. 19774 — 3103=16671

La densité était de 256 habitants à l'hectare en 1881, de 344 habitants en 1921, de 443 habitants en 1926. Mais en réalité si l'on retranche de la superficie celle des quais et de l'Amirauté, le chiffre est beaucoup plus élevé. Il atteint 1.182 hectares, ce qui répond mieux à la vérité.

2. D^r Lemaire, *o. c.*, 1925, p. 71, p. 100, 1927, p. 82.

3. La population de la partie basse (quartier Bab-Azoun et quais) a augmenté de 1921 à 1926, de 2.662 habitants sur un total de gain de 3.728 habitants.

nières années, passant de 57,4 % à 64,9¹. On croirait assister à une reconquête progressive de l'ancienne cité sur l'élément européen.

Le quartier d'Isly — 4^e arrondissement actuel — occupe l'emplacement de l'ancien faubourg Bab-Azoun et des pentes qui le dominaient, c'est-à-dire la portion Sud de la ville comprise entre l'enceinte des Turcs et celle de 1840. Depuis cette dernière date, la population européenne, resserrée dans le vieil Alger, en poursuivit l'occupation, obéissant ainsi à la loi naturelle qui la dirigeait dans le sens des routes principales reliant la capitale à l'intérieur. Mais la topographie accidentée de la partie haute et la présence de nombreux établissements militaires dans la région la moins déclive, paralysèrent longtemps la construction. Ainsi s'explique que le peuplement en ait été beaucoup moins rapide qu'il ne l'est d'ordinaire aux portes d'une ville qui étouffe dans son enceinte. En 1871, il n'y avait guère que 8.000 habitants² ; mais vers 1875, on

1. Voici le détail des chiffres :

	1901	1921	1926
Pop. totale des 3 arr ^{ts} . . .	60698	77762	87589
musulmane . . .	25264	37450	43274
israélite	9317	11080	13606
Total de la pop. indigène . .	34581 = 57,4 %	48530 = 62,4 %	56880 = 64,9 %

Nous n'avons pas, il est vrai, déduit la population du quartier de l'Esplanade qui ne faisait pas partie de l'ancienne ville des Turcs ; mais la proportion apparaîtrait encore plus forte, l'élément que nous appelons indigène ne représentant en 1926 par exemple que 23 % de la population totale (1.005 sur 4.305).

2. En 1838 (*Tableau de la situation*. Recensement du 12 fév.) on comptait au faubourg Bab-Azoun 358 habitants, dont 183 Européens, presque tous

ALGER : LE QUARTIER D'ISLY.

[illegible]

Môle Al-Djafna, qui ne porte pas encore la Gare Maritime.

commença à construire dans la région supérieure ¹, et en 1891, la population avait déjà plus que doublé ². L'occupation, depuis 1896, des anciens terrains militaires de la partie basse par la population civile ³ explique la progression dans les années qui suivent, progression qui masque d'ailleurs la désertion partielle des vieilles maisons du quartier au profit de Mustapha et de ses constructions neuves. Depuis 1911, il y a un arrêt dans le peuplement, dont témoignent particulièrement les chiffres du dernier recensement. C'est l'arrondissement où s'est porté le commerce de luxe, où se sont ouverts, dans les dernières années, les magasins les plus spacieux occupant de vastes immeubles, les plus grands garages et de nombreux bureaux, dont le personnel habite en dehors. Notons aussi que c'est celui d'Alger où la population musulmane est représentée dans la proportion la plus faible (4,6%) ⁴, celui de la commune, telle qu'elle était avant l'annexion de

rassemblés aux abords immédiats des casernes de la partie basse. Le chiffre que nous donnons pour 1871 est calculé d'après le nombre des électeurs du canton Sud inscrits sur la liste électorale de 1871 (Bib. Municipale, Alger G. 25458) et suivant la proportion du nombre total des électeurs de la commune par rapport à celui des habitants ; or il y a dans ce canton 1.307 électeurs sur 5.426.

1. Voir p. 342.

2. Population du 4^e arr^t de 1881 à 1926.

1881..	13050 h.	1896..	20384 h.	1906..	21598 h.	1921..	24309 h.
1891..	18939	1901..	20939	1911..	23715	1926..	24391

3. Voir p. 411.

4. Il existait encore en 1900 deux ou trois îlots (fondouks de la rue d'Isly, teintureries indigènes de la rue Mogador) qui ont disparu depuis. La population musulmane est en régression. En 1901, on compte 1.609 Musulmans, en 1921, 1.281, en 1926, 1.125.

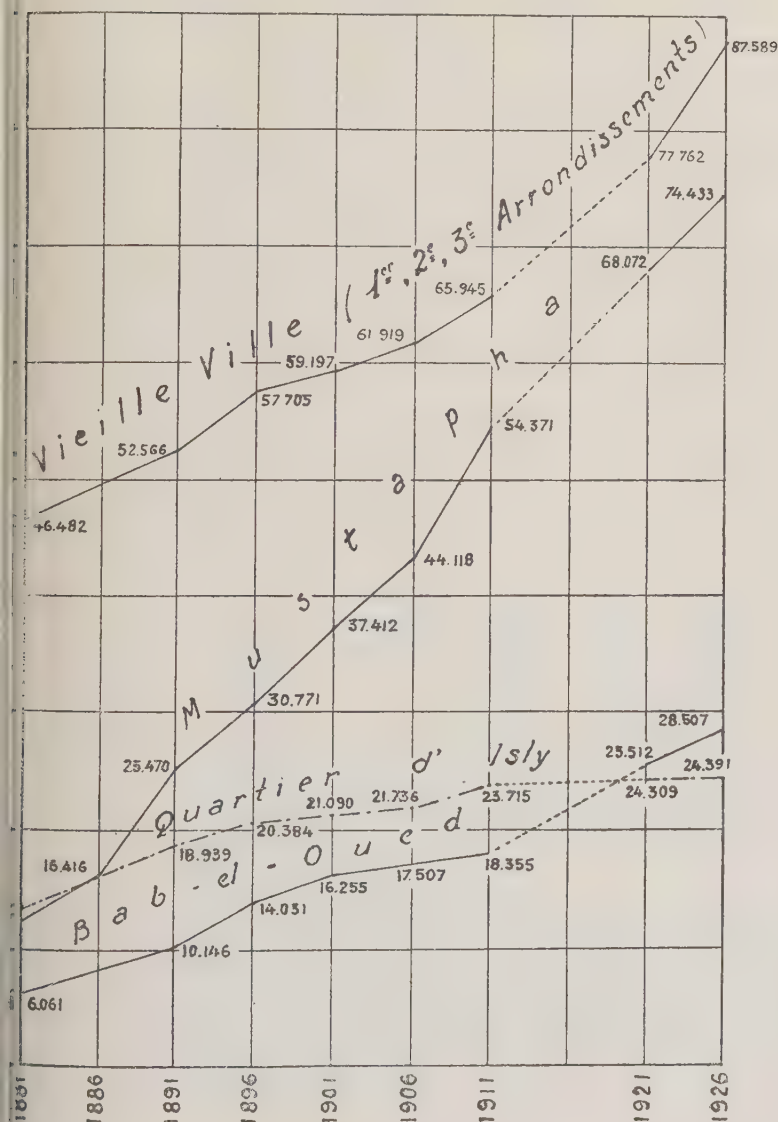
Mustapha, qui était le plus français par sa population et son commerce ¹.

Bab-el-Oued — 5^e arrondissement actuel — est une entité si nettement distincte qu'elle a échappé aux variations des limites administratives et qu'elle a, dès sa naissance, mérité une mention spéciale dans les recensements, si bien qu'on possède quelques données sur l'histoire de son peuplement depuis les premiers temps de notre occupation. Bab-el-Oued a toujours été le principal faubourg ouvrier d'Alger ; il s'y est porté de bonne heure une population européenne principalement espagnole, plus ou moins flottante d'ailleurs, surtout au début, et que les crises subies par la ville faisaient refluer vers l'intérieur ² ou vers le pays d'origine. Il a fallu pour en fixer une partie, des perspectives de travail plus claires, des moyens d'existence mieux assurés, qui n'ont guère apparus que vers 1880. Il y a toujours eu, par suite, dans le peuplement de ce faubourg deux éléments de provenance étrangère très-différents : l'un qui se stabilisait, l'autre fourni par l'immigration temporaire, variable en fonction de la demande de main-d'œuvre, et de plus en plus du taux des salaires. Et c'est bien ce que traduiraient les résultats des

1. En 1926, il y avait 21.356 Français sur 24.391 habitants. Le nombre des étrangers avait diminué depuis 1921 de 1.002. On peut entrevoir quelque perspective de peuplement pour l'avenir par l'occupation de la zone militaire du haut quartier et par la construction en cours de maisons neuves sur l'emplacement des vieux immeubles.

2. Par exemple après 1846. Voir p. 268.

V_Mouvement de la Population d'Alger-Mustapha décomposé par régions (1881 - 1926)



Pourcentage des principaux éléments de la
d'Alger-Mustapha en 1926

Français
d'origine et naturalisés
134 628
62,6

Détail par Régions

Français	Etrangers	Indigènes
37.159	7156	43.274
42,4	8,6	49,0
	Espagnols 3557 Italiens 2984 Autres 1615	

Vieille Ville - 1^{er}, 2^e et 3^e Arrondissements -
40,7

Français	Etrangers
21.356	1126
87,5	4,7
	Indigènes 1110

Quartier d'Isly - 4^e Arrondissement
11,3

Français
56.182
76,8

Mustapha

recensements, à défaut d'autres sources de renseignements ¹. En outre, un autre contingent, celui-ci de nationalité, sinon d'origine française, a récemment modifié la physionomie de l'ancien faubourg et a fait de sa partie méridionale un quartier d'aspect tout moderne ², analogue aux mieux bâtis de la ville, grâce aux ressources en terrains qui ont permis d'édifier de grandes maisons de rapport appropriées au logement de la population bourgeoise.

En 1838, Bab-el-Oued est encore un faubourg insignifiant. On soupçonne à travers quelques statistiques que, de 1840 à 1846, il y eut un arrivage important d'ouvriers et de petits commerçants européens, attirés par le développement de la construction et par la possibilité de modestes négoce, dont la vente des boissons ne fut certainement pas le moindre ³. Il apparut même un moment qu'il s'y créerait une agglomération industrielle ⁴. On retrouve, dans les variations de la

1. Population de Bab-el-Oued de 1838 à 1926.

1838.. 247 h.	1861.. 2460 h.	1886.. 7970 h.	1906.. 17507 h.
1854.. 2950	1866.. 4092	1891.. 10166	1911.. 18335
1856.. 1742	1876.. 4167	1896.. 14031	1921.. 25512
1858.. 1890	1881.. 6061	1901.. 16255	1926.. 28507

Le dénombrement de 1853 donne le chiffre de 4.000 habitants qu'il est difficile d'accepter ; ou y voit figurer 1.050 Indigènes, alors qu'on en compte 22 en 1858 et 80 en 1861. On renonce à expliquer autrement que par une erreur une pareille chute des chiffres. Nous n'avons tenu compte pour 1854 que du nombre des Européens.

2. Voir p. 412.

3. La population espagnole, qui se porta toujours de préférence de ce côté de la ville, ainsi qu'on le constatait, en 1851, au Conseil municipal d'Alger (*Arch. Mun.* Séance du Conseil du 28 mai 1851) n'a cessé d'augmenter depuis 1840. (*Tableau de la situation, 1840-41-42*) On peut supposer, vu le chiffre de 1854, que Bab-el-Oued devait compter en 1846 au moins 4.000 habitants.

4. Voir p. 260.

population de 1854 à 1881, le reflet des variations de celle d'Alger, avec la même reprise de croissance en 1866 et la même stagnation jusqu'au recensement de 1881. Le fait le plus remarquable est la poussée qui s'est produite entre 1881 et 1896, avec un gain de 131 %. Il est intéressant de noter qu'elle explique pour la plus grande part l'accroissement de la population européenne d'Alger entre ces deux dates¹; nous en avons défini les causes. Par la suite, il y a eu ralentissement, puis à partir de 1911, la croissance se fait dans des proportions supérieures à celles de la commune entière (39 % contre 20 % de 1911 à 1921, 11,73 % contre 9,8 % de 1921 à 1926).

Ce quartier continue donc à se peupler, malgré la raréfaction des immigrants espagnols détournés par la guerre, par la crise des changes et l'attraction de la France du Sud. Deux causes contribuent à soutenir les chiffres de sa population et à compenser les pertes subies de ce dernier chef. Tout d'abord, Bab-el-Oued est, après celui de la Casbah, l'arrondissement où la natalité est la plus forte; il occupe d'ailleurs aussi le même rang pour la mortalité, notamment pour celle du premier âge². La fécondité de la population espagnole d'une part et de l'autre le manque d'hygiène sont deux faits parfaitement notoires, mais en outre, si les excédents des naissances

1. Nous ne possédons pas de données sur le nombre des Indigènes de Bab-el-Oued à ces deux dates; mais si l'on en juge par celui de 1901 (348 habitants) il était peu important. On peut en négliger l'augmentation dans la comparaison des recensements de 1881 et 1896. Or le gain de population a été pour Bab-el-Oued de 7.970 habitants et pour la commune entière d'Alger de 12.646.

2. D^r Lemaire, *o. c.*, 1925, p. 89-111. De 1912 à 1921, la natalité a été, à Bab-el-Oued, de 28,3 pour 1.000, la mortalité de 22,8 (pour le 2^e arr^t respectivement 33 et 36,3).

sur les décès entrent pour une part dans l'accroissement de la population ¹, il faut tenir compte aussi, et sans doute encore plus d'une autre circonstance. Cette région de la ville a en effet reçu dans les vingt dernières années de nombreux habitants, Français de nationalité, dont une grande partie sont des Israélites venus du Centre congestionné ou de l'intérieur du pays. Ce dernier fait est certainement un des plus caractéristiques du développement de Bab-el-Oued dans la période contemporaine ². En revanche, l'élément étranger a reculé, non seulement par suite de l'absorption continue dans la nationalité française, mais par l'effet d'un véritable exode : c'est la conclusion qui se dégage des résultats du dernier recensement. Alors que, de 1911 à 1921, malgré la guerre et malgré le ralentissement de l'immigration, la population étrangère avait augmenté de près de 2.500 habitants ³, de 1921 à 1926, le gain est insignifiant (58 habitants) ⁴ ; cette chute ne peut s'expliquer que par des départs. L'accroissement de la population totale entre ces deux dates est dû à la population de nationalité française ⁵. Bab-el-Oued est un des exutoires par lesquels la région surpeuplée du Centre peut

1. De 1911 à 1921, ils représentent 1.296 habitants pour un accroissement total de 7.174.

2. Progression de la population israélite du 5^e arr^t de 1901 à 1926 : 1901 : 872 habitants ; 1906 : 1.418 ; 1921 : 3.457 ; 1926 : 4.760.

En 1901, elle représentait 5,3 % de la population totale, et en 1926, 16,6 %.

3. En 1911, 5.245 habitants ; en 1921, 7.707, soit en plus 2.462 habitants.

4. 7.765 habitants contre 7.707 en 1921.

5. La population française a gagné 2.865 habitants, la population indigène musulmane 74 habitants. Les excédents de natalité de 1921 inclus à 1926 exclus représentent 1.037 habitants. L'accroissement total pour l'arrondissement est de 2.995 habitants.

se dégorger, à la condition que l'on construise sur les terrains qui constituent encore une réserve assez importante.

C'est en effet — nous reviendrons sur ce fait — ce qui se produit depuis que la crise du logement sévit sur Alger. La population dite « éparsée » de cet arrondissement s'est accrue d'une quantité assez voisine de celle de la population agglomérée¹. De 1906 à 1921, les grands immeubles de rapport avaient attiré plus de 5.000 habitants ; depuis 1921, près de 3.000 se sont installés dans de petites maisons sur la périphérie².

Mustapha est certainement, de toutes les parties de la commune d'Alger, celle qui a connu la fortune la plus éclatante : lors du dernier recensement, c'était une ville de 74.433 habitants, soit plus de 34 % de la population totale d'Alger ; or, en 1881, la proportion n'était que de 15 %³.

De l'examen des statistiques⁴ on peut tirer quelques faits que confirment par ailleurs d'autres documents. L'agglomération que nous appelons aujourd'hui Mustapha et qui fut érigée en commune distincte d'Alger par un décret de 1871,

1. Population agglomérée : en plus, 1.608 habitants ; éparsée : en plus 1.387 habitants.

2. Exactement 2.895 habitants.

3. 12.279 habitants sur 77.506.

4. Population de Mustapha de 1844 à 1926.

1844..	1932 h.	1866..	6182 h.	1886..	16416 h.	1906..	44118 h.
1847..	4483	1872..	7161	1891..	23470	1911..	54371
1854..	3596	1876..	10560	1896..	30771	1921..	68072
1861..	4985	1881..	12279	1901..	37412	1926..	74433

Les chiffres de 1844 et de 1847 ne concernent que la population européenne. La population indigène était d'ailleurs très faible, si l'on en juge par le recensement de 1881 où l'on n'en compte que 636 sur 12.279 habitants.

a été formée par la réunion de plusieurs unités, plus ou moins définies, dont les deux plus anciennes, l'Agha et Mustapha (Inférieur et Supérieur), ont pris naissance en bordure des routes de Constantine et de Laghouat. De 1860 à 1870 se sont constitués de nouveaux groupes, tels que le Village d'Isly, le quartier Julienne et le Ruisseau, qui sont mentionnés à part pour la première fois dans le recensement de 1872. Jusqu'à cette date, la croissance de cet ensemble n'a pas été très-rapide ; d'ailleurs le recul observé après 1847 est dû beaucoup moins à la crise du bâtiment qui a dépeuplé Alger et Bab-el-Oued qu'à la diminution de la garnison, conséquence des progrès de la conquête et de la pacification. Car l'Agha, qui était le faubourg principal, vivait avant tout du roulage et des établissements militaires de Mustapha. Au demeurant, de par sa situation, Mustapha, dans l'ensemble, a conservé toujours, du moins depuis 1847, une population supérieure à celle de l'autre faubourg, de Bab-el-Oued¹. L'hivernage, d'une part, qui attirait vers les coteaux quelques commerces, et d'autre part la culture maraîchère dont la plaine du Hamma était encore un des principaux centres, contribuaient à y maintenir un certain peuplement.

A partir de 1872, on observe un accroissement progressif qui ne va plus s'interrompre. Des industries nouvelles s'installent le long de la route de Constantine ; l'une d'elles, la tonnellerie, est née du développement de la viticulture. En outre et de plus, Alger déverse sur sa banlieue du Sud le trop

1. Il est fort possible qu'en 1845 ou 1846, elle ait été inférieure. Ces deux faubourgs avaient alors des caractères très différents, Bab-el-Oued comme quartier ouvrier, Mustapha comme quartier de petits commerçants, débitants, restaurateurs, tenanciers de guinguettes, marchands de comestibles.

plein de sa population. Entre les recensements de 1881 et de 1886, le quartier d'Isly, dont la population était supérieure à celle de la commune voisine, cesse de pouvoir rivaliser avec elle¹ et l'on constate que les immeubles y sont dépréciés. Le peuplement de Mustapha s'accroît bientôt plus vite que celui d'Alger², y compris Bab-el-Oued. Le gain est d'environ 7.000 habitants d'un recensement à l'autre ; entre 1906 et 1911, il a dépassé 10.000. De 1886 à 1911, la population a plus que triplé. Nous avons vu dans le livre précédent, comment la suppression partielle des fortifications et la livraison aux constructeurs de vastes terrains militaires ont favorisé l'exode des habitants d'Alger vers son ancien faubourg, et comment aussi la création d'un réseau de tramways électriques a produit ici les mêmes effets que dans toutes les grandes cités modernes.

Il est impossible de suivre, sauf dans les dernières années, les variations de population des différentes parties de Mustapha ; les documents sont insuffisants. Nous avons pu du moins, en tenant compte des changements survenus dans la délimitation des arrondissements, établir quelques compa-

1. En 1881, on note 13.050 habitants pour le quartier d'Isly et 12.279 pour Mustapha. En 1891, la proportion est renversée : 18.939 habitants d'un côté et 23.470 de l'autre.

2. Voici les chiffres comparés de l'accroissement :

	ALGER	MUSTAPHA
	—	—
1896-1901.....	+ 4422	+ 6641
1901-1906.....	+ 4660	+ 6706
1906-1911.....	+ 6803	+ 10253
1911-1921.....	+ 10628	+ 13701

De 1921 à 1926, l'accroissement a été moindre à Mustapha : 6.361 contre 12.904 à Alger. Le pourcentage même est inférieur à 9,3 % contre 10,1 %.



Photo du 1^{er} groupe d'aviation d'Afrique.

ALGER : PARTIE EST DE MUSTAPHA.

Au bas de la photographie, les outrepôts et les ateliers de Balcourt, à gauche un des derniers jardins maraîchers. Au dessus, vers
 l'extrémité méridionale de la rue de Lyon et de ses abords, puis les étangs dont la masse noire de verdure est envahie par les maisons.
 L'ensemble donne l'impression de l'incubation et de l'absence du plan. Le flot des constructions semble se diriger à droite vers la
 partie des crêtes où l'on distingue une ligne d'impression, le sud de la Redoute, à gauche quelques aires et à droite une tache
 verdoyante où, à côté de belles villas, on distingue des maisons de rapport toutes récentes.

raisons entre les résultats des recensements de 1906, 1921 et 1926 ¹.

Un premier fait apparaît nettement. Depuis 1906, le 7^e arrondissement actuel a conservé le premier rang par le chiffre de sa population, et c'est là qu'elle a augmenté dans la plus forte proportion ², que l'on compare les résultats de 1906 et de 1921, ou ceux de 1921 et 1926. A cette dernière date même, on constate que c'est, après le 3^e, celui de la commune d'Alger qui a progressé le plus, par rapport à sa population. Cette circonscription qui comprend l'ancien quartier Julienne, au-dessus du Champ de manœuvre, celui de Bois-la-Reine, ceux de Belcourt, du Hamma et du Ruisseau, a en effet pris une grande importance dans la vie économique d'Alger, grâce à l'établissement de nombreuses industries et au voisinage de l'arrière-port. Toute une population ouvrière, européenne et indigène, y est installée dans des conditions d'habitat et d'hygiène manifestement supérieures à celles du centre et même de Bab-el-Oued ³. La comparaison des deux

1. Les limites ont été modifiées entre 1906 et 1911. Les 7^e, 8^e, 9^e arrondissements ont été refondus en deux arrondissements, le 6^e et le 7^e. En 1916, ces deux derniers ont été morcelés pour la création du 8^e arr^t actuel. Nous avons bien pu, grâce au dénombrement par rues rétablir pour 1906 les chiffres correspondant aux limites de 1921 et 1926. Mais, faute de détails pour le recensement de 1911 dont les états récapitulatifs ont été détruits, il nous a été impossible de faire le même travail, relativement à cette date.

2. Population de Mustapha de 1906 à 1926 :

	1906	Acc ^t de 1906 à 1921	1921	Acc ^t de 1921 à 1926	1926	Acc ^t total de 1906 à 1926
	—	—	—	—	—	—
7 ^e arr ^t	17467 h.	+ 57,9 %	27521 h.	+ 12,4 %	31017 h.	+ 77 %
6 ^e arr ^t	16062	+ 53,3 %	24626	+ 4,1 %	25856	+ 60 %
8 ^e arr ^t	10589	+ 49,8 %	15865	+ 10,6 %	17560	+ 62 %

3. D^r Lemaire, o. c., 1925, p. 94.

derniers recensements montre que chez les Indigènes, le gain n'a pas été sensiblement moins élevé que chez les nationaux Français ; il a compensé largement la diminution du nombre des étrangers, que l'on doit ici aussi attribuer à un exode¹.

Il faut d'ailleurs distinguer entre les diverses parties de l'arrondissement. Dans la partie basse qui correspond à la plaine du Hamma², on observe une progression générale de 1906 à 1921, puis de 1921 à 1926, elle ne se maintient plus que dans la région périphérique voisine de Hussein-Dey et de Kouba, ainsi que sur les plages encombrées de constructions plus ou moins légères³. En outre, il y a un recul qui porte sur la population étrangère. L'emprise des établissements industriels contrarie du reste, jusqu'à nouvel ordre,

1. Comparaison des diverses populations du 7^e arr^t en 1921 et en 1926 :

	Français	Étrangers	Ind. mus.	Total
1921....	17743 h.	3924 h.	5152 h.	27581 h.
1926....	20143	3027	7269	31017
	+ 2400	— 897	+ 2117	+ 3436

2. Entre la rue de Lyon et la mer.

3. On peut en effet distinguer dans cette région basse trois sections : 1^o entre la rue de Lyon, la rue Sadi-Carnot, et le Jardin d'Essai ; 2^o entre celui-ci et la limite communale du Sud-Est ; 3^o entre la rue Sadi-Carnot et la mer. Les calculs que nous avons faits, au moyen des chiffres donnés pour les rues, nous ont conduit aux résultats suivants :

	1906	1921	1926
I ^{re} région..	10884 h.	14242 h.	13733 h.
II ^e région..	1733	2132	2881
III ^e région..	253	419	929
Total de la partie basse..	12870	16793	16543
Pop. de la partie haute..	4597	10788	14474
TOTAL.....	17467	27571	31017

le développement des maisons de rapport. En revanche, toute la partie supérieure dominant la plaine continue à se peupler¹. La densité s'accroît d'une manière particulièrement forte dans le quartier musulman proche du cimetière de Belcourt. En tous cas partout, du Ruisseau jusqu'au Chemin de Fontaine Bleue, l'étagement de la population se poursuit par les quartiers de Monplaisir, de l'Orangerie, de Bois-la-Reine et de Fontaine-Bleue.

Le 6^e et le 8^e arrondissements des dernières statistiques correspondent à l'agglomération de l'Agha, de Mustapha inférieur et supérieur, c'est-à-dire à l'hémicycle formé par les coteaux qui dominent la baie de l'Agha. Le fait le plus remarquable n'est pas tant l'accroissement total de la population, de 1906 à 1926, bien qu'il soit considérable, (62,9 %) ² que celui de la population « éparsse », avec l'énorme proportion de 172,5 % ³. Or il s'agit du peuplement de la périphérie,

1. De la même manière nous avons pu établir les chiffres suivants pour cette région.

1906.... 4597 h. 1921.... 10246 h. 1926.... 12455 h.

2. Accroissement total de la population des 6^e et 8^e arrondissements.

1906.. 26651 h.	1921.. 40491 h.	Au total, de 1906 à 1926 :
1921.. 40491	1926.. 43416	+ 62,9 %

Différence : + 13840 = 51,9 % + 2925 = 7,2 %.

3. Accroissement de la population agglomérée et éparsse du 6^e et 8^e arrondissement.

Pop. agglom.	{ 1906.. 23489 h.	1921.. 35176 h.	
	{ 1921.. 35176	= +49,7 %	1926.. 34799 = — 1,07%
Au total, de 1906 à 1926 : + 43,8% soit 11310 h.			

Pop. éparsse	{ 1906.. 3162 h.	1921.. 5315 h.	
	{ 1921.. 5315	= +68 %	1926.. 8617 = + 62,1 %
Au total, de 1906 à 1926 : + 172,5 % soit 5455 h.			

c'est à-dire des régions les plus hautes. Entre ces deux dates, la population dite « agglomérée » n'augmentait que de 43,8 %. Près d'un tiers du gain total est localisé dans la partie supérieure de l'hémicycle. Entre les deux derniers recensements, l'accroissement a été tellement faible pour la partie agglomérée qu'il y a même recul pour le 8^e arrondissement, celui de Mustapha supérieur, tandis que la périphérie, dans cette même circonscription, a reçu un appoint de 53 %¹. Si les chiffres de la population éparses sont sensiblement inférieurs pour le 6^e arrondissement, dont la région haute est formée par les pentes du Fort l'Empereur, la proportion d'accroissement n'en est pas moins de 112,5 %. Le fait est trop étroitement lié à l'histoire de la construction pour que nous n'en trouvions pas l'explication au livre précédent ; nous nous étions réservé d'en fournir ici la preuve.

En terminant cette revue des différentes parties de la commune d'Alger, nous sommes amenés à faire quelques observations sur la densité relative de leur peuplement et sur les mouvements d'ensemble qui tendent à déplacer la population sur le territoire. Le noyau le plus compact reste dans l'Alger du Centre, et particulièrement dans la vieille ville des Turcs. La densité diminue de part et d'autre, vers le Nord et vers le Sud, assez graduellement, et de la partie basse du

.1 Population du 8^e arrondissement de 1921 à 1926 :

Pop. agglom.	1921... 11355 h.	1926.. 10654 h.	En moins 710 h. =	6,5 %
Pop. éparses.....	4510	1926.. 6906	En plus 2396	= 53,1 %

Population du 6^e arrondissement, de 1921 à 1926 :

Pop. agglom.	1921.. 23823 h.	1926.. 24145 h.	En plus 324 h. =	1,3 %
Pop. éparses.....	805	1926.. 1711	En plus 906 h. =	112,5 %

site vers la région haute. A Bab-el-Oued, elle est plus forte dans le voisinage des anciens murs et du boulevard militaire qui leur a succédé que dans les alentours de la cité Bugeaud qui fut cependant la première agglomération du faubourg. Du côté du Sud, le quartier d'Isly possède une densité plus élevée que celle de son voisin le 6^e arrondissement, le plus compact cependant de l'ancienne commune de Mustapha. Du côté du Sud-Est, il y a recrudescence du peuplement dans la région dominant la plaine du Hamma, et sa partie la plus haute est celle où la population dite éparse est, comparativement aux autres, dans tout le site d'Alger, la plus ramassée.

En second lieu, il apparaît que le centre de gravité du peuplement d'Alger-Mustapha s'est de plus en plus déplacé vers le Sud, au moins jusqu'à 1921. C'est ce que montre la comparaison du groupe Vieil-Alger et Bab-el-Oued d'une part, et de l'autre du groupe quartier d'Isly et Mustapha, autrement dit de la plus ancienne et de la plus jeune ville.

	MUSTAPHA ET QUARTIER D'ISLY	VIEIL ALGER ET BAB-EL-OUED
1881.....	25.329 habit.	52.543 habit.
1891.....	42.295	62.732
1896.....	51.155	71.736
1901.....	59.021	75.452
1906.....	65.854	79.426
1911.....	78.086	84.240
1921.....	92.381	103.274
1926.....	98.824	116.096

Il est vrai qu'en 1926, l'écart est plus considérable qu'en 1921 au profit de l'ancienne ville ; c'est la conséquence de la surcharge croissante des vieux quartiers et du peuplement de la périphérie de Bab-el-Oued. Mais toutes les probabilités sont en faveur de l'autre groupe, ne fût-ce qu'en raison de l'étendue comparée des espaces libres pour la construction de nouveaux quartiers. L'heure est donc proche où l'équilibre sera rompu au profit de la ville du Sud. A l'heure actuelle, le centre de gravité est encore dans la vieille ville des Turcs, d'ailleurs tout près de sa limite méridionale.

Si l'on considère à part l'ancienne commune de Mustapha, on peut remarquer que le centre de gravité de sa population tend à se déplacer vers le Sud-Est, bien que les hauteurs dominant l'artère maîtresse de la rue Michelet se garnissent de plus en plus. C'est ainsi que le rapport entre la population du 7^e arrondissement et celle des deux autres réunis (6^e et 8^e) accuse ce progrès d'un recensement à l'autre : en 1906, il était de 65 %, en 1921, de 68 %, en 1926 de 72 %¹. Notons d'ailleurs que le territoire de cette circonscription n'embrasse pas toute la partie supérieure des coteaux dominant la plaine du Hamma ; plus de 4.000 habitants lui échappent ainsi et sont rattachés à son voisin, le 8^e². La ligne qui partagerait en deux parties égales la population de Mustapha tout entier correspondrait à très-peu de chose près au chemin de Gascogne prolongé jusqu'à l'extrémité Nord-Ouest du Champ de manœuvre. Il y a donc attraction vers le Sud-Est. Le

1. En 1906, 17.467 habitants contre 26.651 ; en 1921, 27.581 habitants contre 40.493 ; en 1926, 31.017 habitants contre 43.416.

2. Ils correspondent aux quartiers du boulevard Bru, du chemin des Crêtes et de la Redoute.



ALGER : BAB-EL-OUED.

Photo du 1^{er} groupe d'aviation d'Afrique

Pour comprendre ce paysage assez confus, se reporter au plan au 1:10000 du Serv. Géog. de l'Armée. En haut et à Dr. premières pentes du massif de la Bouzareau. A G. l'issue du ravin de l'O. Mkalael (Frais Vallon), convert dans sa partie inférieure où il aboutissant à la mer vers le centre de la photographie. A G. en bas, petite plaine littorale masquée par les constructions. Trois parties à distinguer dans la ville même. Au centre, un cercle déformé assez bien dessiné par les voies, la partie haute est l'ancienne Cité Bugeaud, moyen du faubourg, à G. en remontant vers le haut, on saisit l'alignement des constructions le long des routes et des chemins qui convergent vers le Frais Vallon : à Dr. de haut en bas, la Salpêtrière, l'Hôpital et les jardins du box, puis la Cité de Picardie de l'Indice. Mun. des habitations à bon marché. — Sur le front de mer, gare des C. F. R. A. et route n° 10. Les vignes défilent fortement contre les parapets exposés directement aux vents du N. et du N.-O.

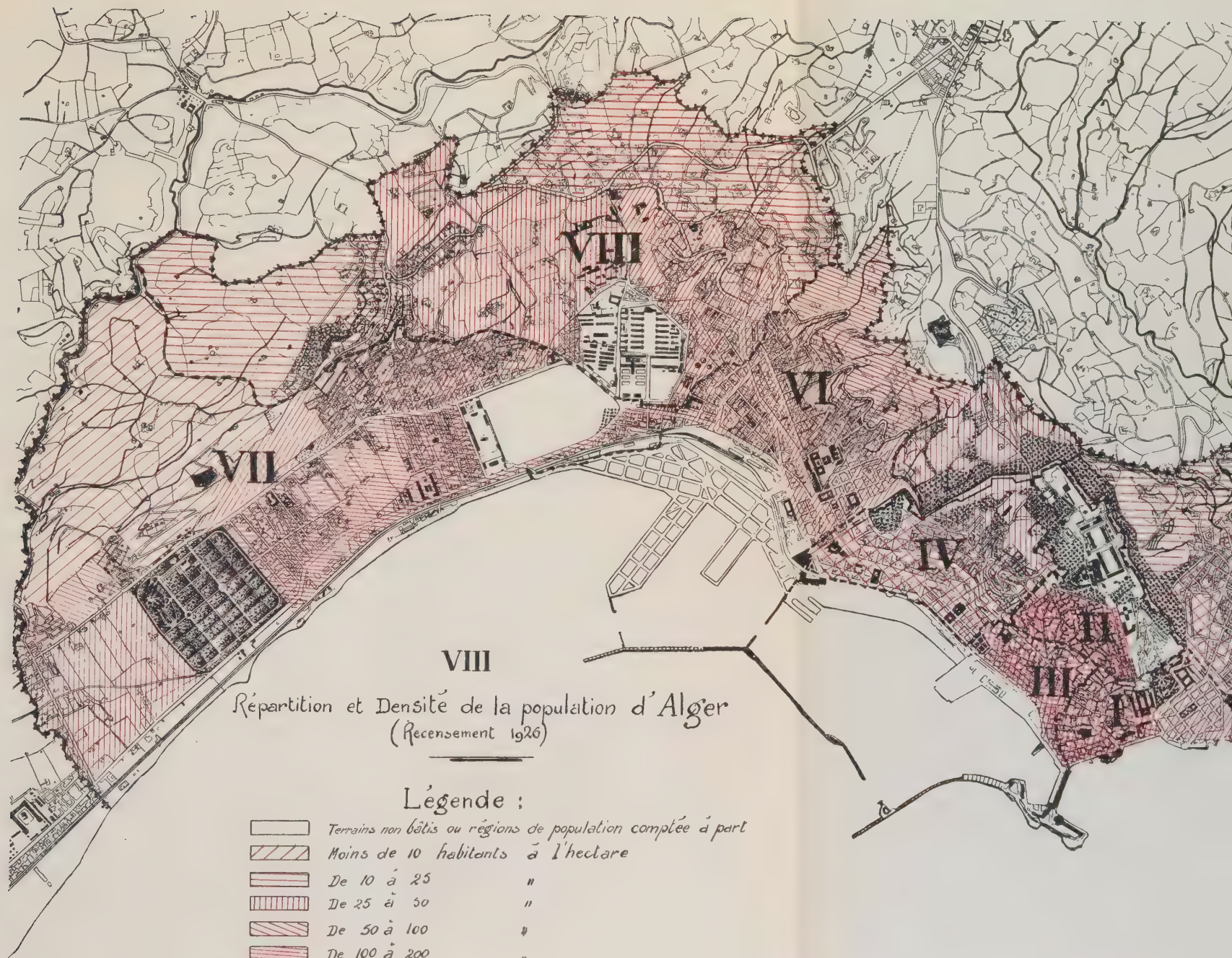
développement du port d'Alger dans cette même direction, l'exécution des constructions qui vont couvrir les terrains du Champ de manœuvre¹ et toute la région extrême, au-delà du Jardin d'Essai, auront certainement pour effet d'accentuer ce mouvement.

1. Voir p. 434.

CHAPITRE III

LES ÉLÉMENTS DE LA POPULATION ET LEUR RÉPARTITION PARTICULIÈRE

On ne peut vraiment saisir la physionomie particulière du peuplement d'Alger, ni même se rendre un compte exact des causes qui influent sur le mouvement de sa population, sans en examiner de près les divers éléments ethniques et leur localisation sur le territoire urbain. On se doute bien en effet qu'une agglomération aussi cosmopolite, et d'ailleurs greffée sur une ancienne ville indigène, ne saurait être traitée comme une ville européenne, si hétéroclite soit-elle. Il y a ici, aussi bien pour la population venue d'outre-mer que pour la population indigène, une répartition géographique dont les traits généraux et même certains détails particuliers appellent quelques explications, des éléments qui tendent à se grouper suivant leurs origines et leurs modes d'existence, d'autres plus mobiles, plus épars, plus évolués d'ailleurs et plus enclins à la diffusion, et dans l'ensemble un type de cité distribuée en quartiers ethniques et plus ou moins compartimentés, qui a quelque chose de « levantin ».



Répartition et Densité de la population d'Alger
(Recensement 1926)

Légende :

	Terrains non bâtis ou régions de population comptée à part
	Moins de 10 habitants à l'hectare
	De 10 à 25
	De 25 à 50
	De 50 à 100
	De 100 à 200
	De 200 à 500
	De 500 à 1000
	De 1000 à 1500
	Plus de 1500

Nous commencerons cette étude par les éléments les plus anciens, ceux que nous avons trouvés à Alger en 1830, les Musulmans et les Israélites.

Nous avons vu que le peuplement indigène musulman a été constitué surtout par l'immigration. Il faudrait donc évidemment distinguer tout d'abord l'élément résiduel des Maures, qui formaient avant 1830 la partie stable de cette population. Mais, si l'on peut encore reconnaître quelques citadins de vieille souche, descendants des anciennes familles, et si quelques commerces traditionnels, celui du tabac par exemple, sont encore exercés par eux, il est impossible d'évaluer leur nombre et même d'affirmer toujours leur origine algéroise ; ils sont, à vrai dire, noyés dans une population musulmane de provenance très diverse ¹. Dans les dénombrements détaillés dont on peut disposer, la qualification d'« Arabes » est seule employée pour désigner ceux des Indigènes qui ne sont pas manifestement berbérophones, et même trop souvent elle est appliquée à ces derniers mêmes.

On a essayé, en 1911, pour la première et la dernière fois, de faire le départ des « Arabophones » et des « Berbérophones » ². Ces dénominations ne nous éclairent que bien médiocrement sur l'origine des individus auxquels elles ont été appliquées ; aussi bien l'enquête était-elle particulièrement difficile dans

1. Il en est de même des Kouloughlis, dont l'origine ne se révèle que par quelques dénominations caractéristiques, rappelant par exemple les grndes de l'Odjak, telles que « Boulouk-bachi » par exemple.

2. E. Douité et E.-F. Gautier. *Enquête sur la dispersion de la langue berbère en Algérie*. Alger, 1913. Le recensement de 1911 comportait cette distinction. La critique des chiffres fournis pour l'Algérie en général (p. 7-11) conclut à une erreur d'évaluation qui aurait sous-estimé le nombre des Berbérophones.

une grande ville où la langue courante des Indigènes est l'arabe, qui supplante très vite les parlers berbères dans les familles fixées à Alger. On ne risque pas, en tout cas, de se tromper grossièrement en considérant l'immense majorité des 12.815 Musulmans du groupe berbérophone ¹ comme originaires de la Kabylie du Djurdjura et de la Petite Kabylie, deux pays qui ont toujours fourni beaucoup d'émigrants, mais dont le dernier a été et tend de plus en plus à être arabisé par la langue. Parmi les Arabophones recensés en 1911, il y en a sans nul doute un certain nombre qui sont venus des communes de Djidjelli et du Guergour, pays berbères ; à tout prendre, il n'est pas téméraire d'affirmer que les habitants d'Alger originaires des Kabylies représentaient à cette date plus du tiers de la population musulmane ². Le fait est important, si l'on se rappelle qu'avant 1830 ils étaient fort peu nombreux dans la ville même, et que les Turcs contrariaient plus qu'ils ne facilitaient leur installation dans la capitale.

1. Le *Tableau général des communes de l'Algérie* (situation au 31 déc. 1911). (Constantine, 1911) donne les chiffres suivants :

Arabes et Arabophones : 24.152 habitants.

Berbères et Berbérophones : 12.815 (Kabyles et Mozabites).

Dans l'esprit des recenseurs, l'expression d' « Arabophones » désigne évidemment des Indigènes qui ont adopté la langue arabe et parmi lesquels il peut donc y en avoir beaucoup originaires des Kabylies. Nous ne discuterons pas ici l'expression d'Arabes et de Berbères (Voir Doutté et Gautier, *o. c.*, p. 11) ; il nous suffit de constater que celle d' « Arabophones » englobe une population qui, à Alger, ne peut provenir que de l'immigration. Or de cette immigration nous connaissons l'origine principale.

2. En 1845, alors que la force d'attraction d'Alger était certainement bien loin d'être ce qu'elle est devenue dans les quarante dernières années, on ne comptait pas moins de 6.639 Kabyles et Mzitas (Petite Kabylie) dans les corporations (Voir p. 513 note 1).

Dans les recensements de 1921 et de 1926, du moins dans les résultats globaux, publiés par le *Bulletin Officiel* et le *Tableau des communes de l'Algérie*, toute distinction des Arabophones et des Berbérophones disparaît. Nous avons essayé de combler cette lacune en recourant aux documents de détail, nous nous sommes référé non plus à l'idiome parlé qu'il eût été impossible de connaître, mais aux déclarations d'origine, en rectifiant parfois les attributions données par les recenseurs et démenties trop évidemment par la physionomie Kabyle des noms et des prénoms¹. Il ne peut s'agir assurément que d'une approximation, en dépit de tout le scrupule qu'on apporte à cet examen de détail ; mais, s'il y a erreur, elle est en tous cas, au détriment de la population provenant de la Grande et de la Petite Kabylie². Or voici les résultats auxquels nous avons abouti ; nous les livrons tels qu'ils sont sortis de nos calculs, parce qu'ils nous paraissent suffisamment édifiants, même avec toutes les réserves qui infirment leur prétention apparente à la précision.

En 1921, nous avons compté à Alger 17.320 habitants originaires de ces régions, contre 28.929 que nous appellerons Arabes, selon la dénomination commune et contestable. En 1926, nous dénombrons 21.065 « Kabyles » et 32.462 « Arabes ». La proportion des premiers, par rapport à la population

1. Exemples : Akli, Amaouch, Amrani, Arezki, Hamou, Hammouch, Ifsah, Kaci, Kamou, Lounis, Mameri, Meziane, Mograne, Tiklal, etc. et tous les noms où se trouve le mot de Aït, équivalent à Ben arabe, ou la conjonction n'.

2. Beaucoup de noms de physionomie arabe désignent en effet des habitants originaires de ces régions, soit par eux-mêmes, soit par leurs ascendants, et inscrits comme nés à Alger. Une partie des éléments fixés dans la ville échappe ainsi à toute enquête de ce genre.

musulmane totale¹, apparaît ainsi, dans ces deux derniers recensements, comme étant respectivement de 36 et 38 %. Ces résultats confirment les conclusions que l'on pourrait tirer de ceux de 1911. A défaut de chiffres, il suffirait d'ailleurs de consulter les Indigènes établis depuis longtemps à Alger pour apprendre que l'invasion Kabyle est un fait parfaitement avéré et indiscutable à leurs yeux ; les descendants des vieilles familles appellent le quartier de la Casbah « Tizi-Ouzou ».

C'est à notre occupation que cet élément est redevable de pareils progrès. Intelligents, travailleurs par amour du gain, durs à la fatigue, économes, les Kabyles ont trouvé d'abord à écouler à Alger les produits de leur pays, les figues, l'huile, la cire², puis de plus en plus à s'employer dans les chantiers de terrassement et de construction, sur les quais du port, dans les entrepôts, les marchés, les magasins. Aujourd'hui ils exercent à Alger les métiers et les professions les plus divers. Ils se sont ouvert l'accès du gros commerce, voire même des professions libérales, et, à un degré inférieur, de simples manœuvres qu'ils étaient jadis³,

1. 47.669 en 1921, 55.271 en 1926. En dehors des Kabyles et des Arabes, on compte 1.744 autres Musulmans.

2. Il en fut ainsi jusqu'à la construction du chemin de fer d'Alger à Tizi-Ouzou. Les rapports des bureaux des affaires arabes des cercles de Tizi-Ouzou, Fort Napoléon, Dra-el-Mizan et Dellys signalent, entre 1850 et 1875, les caravanes plus ou moins saisonnières de mulets et même de chameaux (région des Issers) chargés de produits à destination d'Alger, où les marchands Kabyles s'approvisionnaient par contre de céréales, de cotonnades et de marchandises diverses pour les revendre sur leurs marchés (Renseignements communiqués par M. Marcel Larnaude).

3. P. de Ménerville, *o. c.*, I, 1877, p. 250, note. *Rapport du Ministre de la guerre sur le décret du 3 septembre 1850.*

ils sont devenus des ouvriers et des employés qualifiés¹.

On n'est pas étonné de les voir installés fortement dans la haute ville, dans le 2^e arrondissement, où nous en comptons, en 1926, 14.463 contre 17.396 arabes. Il y a dans la Casbah des rues dont ils se sont littéralement emparés : rues d'Annibal, de l'Atlas, de la Bombe, Gariba, de la Gazelle, des Janissaires, Marmol, des Pithyuses, des Sarrazins, de Thèbes, de Tombouctou, des Vandales². Devant cette invasion, les descendants des Maures d'Alger ont souvent cédé la place, pour éviter un contact qui leur est désagréable et aussi pour fuir le voisinage de la prostitution. La commune de St-Eugène et le quartier du Hamma ont profité de cet exode. Mais ici même et dans le 7^e arrondissement en général, l'élément Kabyle est maintenant assez fortement représenté (27 % de la population indigène, selon nos calculs³) ; le caractère industriel de ce faubourg d'Alger l'explique suffisamment. La proportion est la même dans les quartiers du 3^e arrondissement qui dominent la rue Bab-Azoun, où de nombreuses

1. Ils exercent de nombreux petits commerces. La plupart des revendeurs indigènes de légumes et de fruits sont des Kabyles. Les « Djidjellis », ainsi qu'on les appelle, ont conquis sur le marché d'Alger une place importante comme intermédiaires entre les maraîchers et les détaillants. Il y a également quelques artisans de la même origine (Petite Kabylie), tels que les Abbassiya, brodeurs de burnous, provenant de la Qâlâa des Beni Abbas et groupés dans la rue Randon. Les Kabyles du Djurdjura ont récemment fait leur apparition dans la rue commerçante de la Lyre, à côté des Israélites et des Mozabites, comme marchands de tissus. Il existe aussi aujourd'hui, en ville, quelques épiciers Kabyles.

2. La comparaison des recensements de 1921 et 1926 fait ressortir de nouvelles conquêtes : rues des Abencérages, Ben-Ali, impasse du Palmier, rues Sidi-Ramdan et des Zouaves.

3. 1808 sur 6.404.

rues du vieil Alger subsistent encore¹. Si elle est moindre dans le quartier de la Marine, de l'ancienne Préfecture et de la rue Bab-el-Oued (1^{er} arrondissement)², c'est que, d'une part la plus grande place est occupée par une forte population européenne espagnole et italienne, et que, par ailleurs, de longue date les Arabes du Sud, Biskris et gens des Zibans, se sont installés dans cette région proche du port où ils trouvaient à s'employer. C'est, en tous cas, dans la vieille ville des Turcs que réside la grande majorité des Kabyles d'Alger ; nous en comptons là, en 1926, 17.128 sur 21.065. Ils ont ainsi grandement contribué à renforcer la densité de sa population et à aggraver cette congestion dont nous avons signalé plus haut les dangers. Cet élément est d'ailleurs particulièrement mobile, en raison des attaches qu'il conserve au pays natal, des intérêts qui l'y ramènent aux époques de récoltes, et des facilités de communication sans cesse accrues par le développement des transports automobiles³.

1. 1.361 sur 4.815.

2. Elle est cependant encore de 22%, soit 1.304 sur 5.732.

3. Les Kabyles vivant en célibataires à Alger sont en effet nombreux. Ils forment généralement des petits groupes qui louent une chambre où ils s'entassent la nuit. La propriété étant extrêmement morcelée en Kabylie, beaucoup d'entre eux possèdent au pays natal un lopin de terre, quelques oliviers ou quelques figuiers. La récolte des figues détermine généralement un retour temporaire au pays. Les femmes Kabyles vivant en ménages ou seules trouvent de plus en plus à s'employer comme femmes de peine ou comme domestiques. Les enfants même recrutent en majeure partie la population, bien connue des Algérois, des « Yaouleds », circueurs, porteurs et marchands de journaux. Ceux-ci forment souvent de véritables associations dirigées par l'un d'eux qui tient la caisse et distribue une nourriture des plus frugales. La misère de ces pauvres êtres ne paraît d'ailleurs pas nuire à leur gaieté naturelle de gavroches ; beaucoup ne sont pas, au demeurant,

Parmi les anciennes corporations des Berranis figuraient, du temps des Turcs, les Biskris, porteurs d'eau et portefaix ¹. Ils n'ont pas cessé d'émigrer vers la capitale, où leur nombre dépasse aujourd'hui sensiblement les chiffres les plus élevés que fournissent les recensements de 1830 à 1855 ². Il faut d'ailleurs entendre par cette dénomination non pas tant des natifs de Biskra même, qui sont fort peu nombreux, que des immigrants originaires des oasis des Zibans, surtout des Ouled Djellal et de Sidi Khaled. En 1923, on en comptait 1.667 au total ³, et sans doute ce chiffre est-il un peu au dessous de la réalité. La plupart (1572) exerçaient les métiers traditionnels de journaliers et de portefaix. Il est à remarquer que cet élément est aussi très-mobile ; le plus grand nombre d'entre eux ne vit pas en ménages ⁴. On les trouve

des enfants abandonnés, au sens propre du mot, mais bien plutôt des auxiliaires qui apportent leur contribution journalière au budget familial ; ceux-là s'élèvent peu à peu dans la hiérarchie du travail, sans apprentissage et par le seul concours de leur intelligence et de leurs facultés d'adaptation.

1. Voir p. 181.

2. Voir p. 513 et note 1. Le chiffre le plus élevé est celui de 1855 ; on en compte alors 1.187.

3. M. le commandant Gautier, alors chef du Service des Affaires indigènes militaires du Gouvernement général a bien voulu nous fournir des renseignements précis émanant de l'annexe de Biskra et du poste des Ouled Djellal. A cette date, 844 appartenaient à la tribu des Zibans et des Arab Cheraga (Oasis d'El Bordj : 162, de Tolga : 114, de Lioua Sahira : 98, de Farfar : 96 de Bouchagroun : 82, de Lichana : 79, de Sidi Okba : 52, et d'autres). De la commune de plein exercice de Biskra on n'en comptait que 12. En revanche les Ouled Djellal figuraient pour 625 et Sidi Khaled pour 186. Parmi les professions, on notait 29 marchands de fleurs, 23 cafetiers et gargotiers, quelques menuisiers, tailleurs, ferblantiers et trois chauffeurs. Les journaliers — la majorité — travaillent principalement sur les quais.

4. Les feuilles individuelles de recensement en font foi. Il en est du reste

cantonnés d'une manière assez nette dans la partie basse de l'ancienne ville turque (1^{er} et 3^e arrondissements) où ils logent souvent par petits groupes constitués d'après leurs oasis d'origine.

Les Laghouatis, au nombre de 81 en 1838, et qui ont atteint en 1855 le chiffre de 887 ¹, ne sont plus à Alger qu'une infime minorité. On est tenté d'attribuer cette diminution à deux causes : leurs métiers traditionnels à Alger ont aujourd'hui disparu, et par ailleurs, ils ont trouvé de plus en plus à s'employer dans leur pays même, où la culture des jardins a notamment progressé. Cependant on signale chez eux une tendance de plus en plus marquée à reprendre le chemin de la capitale pour des séjours plus ou moins temporaires ².

Les Mozabites forment, dans la population indigène d'Alger, une minorité isolée, véritable communauté, importante sinon par le nombre, du moins par l'activité commerciale et les capitaux. S'ils n'ont pas conservé les monopoles que leur avaient conférés les Turcs, ils ont su du moins profiter de la prospérité générale. Les recensements sont à leur endroit,

qui sont propriétaires de quelques palmiers dans les oasis. Quelques-uns ont été amenés à émigrer par le dépérissement partiel de quelques palmeraies, comme c'est le cas pour une partie de celles du Ouled Djellal et de Sidi Khaled.

1. Voir p. 513, note 1.

2. Le fondouk des huiles et le marché des bêtes de somme où ils travaillaient jadis, n'existent plus aujourd'hui. Des renseignements fournis par M. le chef de l'annexe de Laghouat, il résulte qu'une quarantaine seulement seraient domiciliés à Alger d'une manière plus permanente, tandis que 25 environ y viendraient annuellement chercher du travail, avec des retours fréquents au pays. Il est certain que l'achèvement du chemin de fer d'Alger-Djelfa-Laghouat déterminerait une émigration plus importante. (Renseignements communiqués par M. le commandant Bêlandou, commandant le territoire de Ghardaia).

particulièrement décevants et suspects. En 1921, sans qu'on puisse établir les causes exactes de cette estimation évidemment fausse, il nous était impossible d'en relever plus de 367 sur les feuilles du dénombrement¹. Ce chiffre paraissait d'ailleurs correspondre uniquement à celui des commerçants établis, marchands de tissus, épiciers, bouchers, charbonniers, propriétaires de bains maures. Il est encore vrai que dans ce total ne figuraient pas d'autres gens venus des oasis du Mزاب, mais d'une catégorie sociale inférieure et trop pauvres pour tenir boutique : cuisiniers de gargotes, bourriquotiers, porteurs de fumier, ouvriers du port, des fabriques de ciment et de chaux, des scieries, qui sont eux aussi de la secte religieuse Abâdite. Il ressort des enquêtes poursuivies auprès des notables Mozabites les mieux renseignés d'Alger et rectifiées par les autorités militaires des territoires du Sud²,

1. R. Lespès. *Alger. Esquisse de géographie urbaine*. Alger, 1925, p. 95 et addendum p. 225. Les mêmes causes de sous-estimation ont certainement eu leur répercussion sur le chiffre donné, d'après le recensement de 1886, par Maurice Wahl. *Les villes de l'Algérie*. (Extr. de la *Revue de l'Afrique française*. Paris, 1887), s. d. L'auteur dénombre en effet 325 Mozabites.

2. L'enquête poursuivie obligeamment en 1925, à Alger même, par M. le commandant Gautier avait donné les résultats suivants. D'après le Cadi Abâdite d'Alger, il y avait dans la ville 1.200 à 2.000 Mozabites ; un autre notable allait jusqu'à donner le chiffre de 3.000. M. le commandant Bélandon a bien voulu faire procéder, dans le territoire militaire de l'annexe de Ghardaïa, à une enquête plus précise. Les conclusions du capitaine-chef d'annexe, sont sensiblement différentes. Il ressort des listes d'impôts que, en 1928, il y a 945 Mozabites établis à Alger comme commerçants ou employés. Il faudrait y ajouter 1^o quelques Mozabites nés dans la ville même, non déclarés et échappant au recensement, fait d'autant plus curieux que les Mozabites n'amènent pas leurs femmes — celles du Mزاب — dans le Tell où leurs séjours sont temporaires d'ailleurs; 2^o quelques autres qui ayant quitté le Mزاب depuis un certain temps se cachent à Alger ou dans la banlieue sous

que le nombre total des Mozabites résidant à Alger serait de 1.200 au maximum. Dans ce nombre ne figurent pas les Indigènes, originaires du Mzab, mais appartenant aux tribus arabes « agrégées » administrativement, telles que les Attatchas et les Châmbas. Tous les témoins s'accordent pour affirmer que le nombre des Abâdites de la capitale a beaucoup augmenté depuis la conquête, par suite de la facilité des communications et de l'expansion commerciale de la colonie¹. On sait par ailleurs que, en principe, cette population ne vit pas en ménage en dehors de son pays d'origine, qu'elle y revient fréquemment et qu'elle se renouvelle sans cesse, le Mozabite aspirant, comme au but final de sa vie laborieuse après fortune faite, à la retraite, dans sa ville natale, auprès

de faux noms et sont considérés comme disparus dans leurs tribus d'origine qu'ils auraient intérêt à ne pas rejoindre ; 3° Enfin tous ceux qui pour diverses causes, surtout par peur de la conscription, se soustraient au recensement en s'absentant au moment voulu pour aller se cacher, généralement en Tunisie. En outre beaucoup de Mozabites préfèrent être recensés au Mzab dans leurs tribus d'origine ; scrupule religieux et peut-être esprit d'opposition aux lois françaises. Le dénombrement des Mozabites établis à Alger donne les quotes-parts suivantes pour les villes du Mzab : Bou Noura, 250 ; El Ateuf, 195 ; Beni-Isguen, 180 ; Ghardaia, 150 ; Berrian, 90 ; Melika, 50 ; Guerrara, 30. Total 945. Or nous n'avons pu en relever personnellement sur les feuilles de recensement de 1926 que 664, dont 271 domiciliés dans la haute ville (2^e arr^t). On peut en conclusion estimer à 1.200 au maximum le nombre de Mozabites résidant à Alger. Il est à noter que le département d'Alger est dépassé sous ce rapport par ceux de Constantine et d'Oran qui occupent respectivement le premier et le deuxième rang. Il n'en est pas moins vrai que, selon les estimations les mieux fondées, 1/10^e au moins de la population masculine des oasis du Mzab réside dans la capitale.

1. De la même enquête il appert que l'attraction progressive du Tell a eu pour conséquence l'emploi de plus en plus fréquent au Mzab des « khammès » arabes ; les jeunes Mozabites ont perdu le goût de cultiver eux-mêmes leurs jardins.

du jardin coûteusement entretenu et loin des impurs qui l'ont enrichi.

A Alger, ceux du moins qui tiennent boutique n'ont pas, à proprement parler, de quartier attitré. Cependant les marchands de tissus sont concentrés dans les rues de la Lyre et Randon, les bouchers principalement au voisinage du marché de Chartres. Les épiciers, les « moutchous » classiques, sont répandus à travers tous les quartiers ; c'est, peut-on dire, le seul commerce indigène qui bénéficie, de par sa nature sans doute, d'une pareille diffusion. Ajoutons toutefois que les listes de recensement désignent le 2^e arrondissement, le plus indigène par sa population, comme étant celui qui abrite le contingent principal des Mozabites.

Il est un autre élément qui jadis constituait une corporation de 400 à 500 individus mâles¹, et qui aujourd'hui se trouve réduit à un nombre insignifiant : ce sont les nègres. Cette population a littéralement fondu, aucun doute ne peut subsister à cet égard. Depuis la suppression de la traite, elle ne pouvait guère se renouveler que par les naissances. Or ce moyen était inefficace², les enfants nègres ne pouvant résister au climat du Tell. En 1860, un auteur très averti sur les choses d'Alger déclarait que bientôt cette race aurait disparu³. En 1878, un autre écrivain notait⁴ que la fête annuelle

1. Voir p. 513, note 1.

2. Edm. Sergent et L. Parrot. *L'acclimatement en Algérie*. (Comptes-rendus de l'Académie des Sciences coloniales, t. VIII, 1926-1927).

3. Ch. Desprez. *L'hiver à Alger*. Alger, 3^e éd., 1863, p. 65. La description se rapporte à l'année 1860.

4. Ch. Jourdan. *Croquis Algériens*. Paris, 1880, p. 91 et E. Fromentin. *Une année dans le Sahel*. 10^e éd. Paris, 1903, p. 184-194.

des nègres, l'Aïd et foûl (fête des fèves) n'avait pu rassembler que 30 nègres et négresses, et il rappelait avec des regrets les descriptions brillantes de la même cérémonie. Aujourd'hui on ne voit plus d'enfants noirs dans les rues d'Alger. Une enquête personnelle¹ nous permet d'évaluer le nombre total des nègres à 150, chiffre maximum. La plupart ne sont pas fixés dans la ville. Ce sont des gens de Ouargla et de Berrian, Ghar-daïa, Beni-Isguen, c'est-à-dire du Mزاب. Ils viennent à Alger pour y travailler deux ou trois ans et retournent dans leur pays où ils ont généralement laissé leurs familles, leurs femmes et leurs enfants. Ils sont employés au service du nettoyage, quelques-uns sont égorgeurs à l'abattoir, d'autres sont coltineurs sur les quais ou dans les manufactures de tabacs.

Quant aux Musulmans étrangers, les Marocains en constituent la grande majorité. Les chiffres varient du reste d'une manière assez capricieuse d'un recensement à l'autre². Les événements de guerre du Maroc et surtout l'exode vers les centres industriels de la France expliquent la diminution constatée en 1926. Les manipulations du charbon et du minerai de fer sur les quais et les chalands du port sont depuis longtemps la principale occupation de ces travailleurs ; les vieux quartiers de l'ancienne ville sont tout naturellement leur gîte.

1. Le Service municipal du balayage, auquel nous nous sommes adressé, est en partie assuré par des nègres.

2. Indigènes Mus. étrangers. — En 1901, 382 dont 285 Marocains ; en 1906, 1.128 dont 748 Mar ; en 1911, 854 dont 618 Mar ; en 1921, 1.053 (seul chiffre donné) ; en 1926, 544 dont 473 Marocains.

Par cette revue des divers éléments de la population indigène d'Alger, on peut se faire une idée de l'attraction qu'il exerce sur les tribus de l'intérieur. Laghouat et Ghardaia, les Zibans et Ouargla au Sud, Teniet-el-Had, Orléansville et Ténès à l'Ouest, les Portes de fer, le Guergour et Djidjelli à l'Est paraissent définir assez bien cette aire. En parcourant les documents détaillés des recensements, on est frappé de voir, abstraction faite des populations spéciales que nous avons étudiées à part, combien de Musulmans habitant Alger sont originaires d'autres centres, des arrondissements d'Orléansville, de Miliana, de Médéa, des communes d'Aumale, d'Aïn-Bessem, de Tablat, de Sidi Aïssa. On en est amené à conclure qu'à l'heure actuelle la population indigène d'Alger est en majorité composée d'individus étrangers à la ville par leur lieu de naissance. Les descendants des vieilles familles affirment qu'elle s'est à peu près complètement renouvelée depuis la conquête.

Considérée dans sa totalité, elle est installée principalement dans les trois arrondissements de la vieille ville et dans les quartiers de Belcourt et du Hamma (7^e arrondissement). Dans l'ancien Alger des Turcs, les Musulmans représentent, en 1926, 51 % de la population totale ¹ ; la proportion s'élève, comme nous l'avons vu ², à 80 % dans la haute ville. D'autre part 78 % de la population musulmane d'Alger sont rassemblés dans la ville de 1830 ³. A Mustapha, le 7^e arrondissement

1. 43.274 sur 87.589 habitants — dans le deuxième arrondissement, 32.625 sur 40.593 habitants.

2. Voir p. 523.

3. 43.274 sur 55.271.

en abrite 13 % ; il y a là un groupe important de 7.269 Indigènes. La présence d'un marabout vénéré, celui de Sidi Abd-er-Rahman, puis le développement industriel de la plaine voisine ont contribué à la création et à la croissance de ce quartier musulman, véritable îlot au milieu de l'agglomération européenne. Les deux arrondissements où la proportion des Musulmans est la plus faible sont le 6^e, quartiers de l'Agha et de Mustapha inférieur (3 %) où l'on ne trouve que 1,6 % de la population musulmane d'Alger, et le 5^e, Bab-el-Oued (2,8 % et 1,4 % ¹). Ce dernier quartier et celui de la Casbah sont donc ceux qui s'opposent le plus nettement, l'un comme agglomération musulmane, l'autre comme agglomération latine. Si d'autre part on tient compte du fait que la population indigène s'accroît surtout par l'immigration, on constate que les deux régions de la capitale où cet élément est numériquement le mieux représenté, la vieille ville et le faubourg du Hamma et de Belcourt sont précisément celles qui ont le plus profité des nouveaux apports. Elles ont réalisé, de 1921 à 1926, un gain total de 7.941 unités ², supérieur au chiffre de l'accroissement total des Musulmans d'Alger (7.602). Par contre, dans la partie la plus française de la ville, les 4^e et 6^e arrondissements, quartiers d'Isly, de l'Agha et de Mustapha inférieur, il y a eu recul ³. Ces deux faits n'ont rien que de naturel.

1. 915 sur 25.856 habitants pour le sixième arrondissement — 811 sur 28.507 pour le cinquième.

2. 43.274 contre 37.450 en 1921 pour la vieille ville — 7.269 contre 5.152 pour le septième arrondissement.

3. Il est de 160 pour le quatrième et de 618 pour le sixième.

Aucune des populations indigènes de l'ancienne Régence n'a fait preuve d'une souplesse et d'une faculté d'adaptation à la civilisation européenne comparables à celles des Israélites. On sait qu'ils y ont gagné l'accès à la nationalité française, et nous ne songerions pas un moment à les isoler ici dans une catégorie spéciale, si l'histoire de leur évolution n'était particulièrement éclairée par celle de leurs déplacements sur le site de la capitale. Rien ne témoigne mieux en effet de leurs efforts pour concilier leur attachement aux traditions avec les exigences et les progrès de la vie moderne.

Lorsque nous avons pris possession de la ville, les Israélites étaient presque exclusivement cantonnés dans les quartiers bas de part et d'autre de la rue Bab-Azoun actuelle et à l'extrémité Nord du quartier de l'ancienne Préfecture¹. Le percement des rues françaises et les démolitions opérées dès les premières années de l'occupation² eurent pour effet d'en refouler une partie vers la haute ville, où l'exode des Musulmans leur permit d'occuper de nombreux immeubles. Le dénombrement d'Alger par quartiers effectué en 1838 nous en donne la répartition à cette date³. Le gros de la popula-

1. Voir p. 179. Les Juifs ont d'ailleurs participé à la modernisation de ces quartiers de la vieille ville. Dans le tableau de la situation de 1844-45 (p. 69) on lit : « Les quartiers habités par les Juifs ne sont plus comme autrefois sous l'ancienne Régence des foyers de malpropreté et d'infection, mais rivalisent avec les constructions des rues européennes ».

2. Voir p. 221.

3. *Tableau de la situation, o. c.* (fév. 1838, p. 300) qui donne pour les Israélites la répartition suivante par quartiers :

Pyramides..	216	Socgemah..	1225	Faubourg Bab-Azoun..	0
Casbah....	287	Nemours...	2067	Faubourg Bab-el-Oued.	4
Porte Neuve	1729	Consuls....	537		

tion est établi au centre de l'ancienne ville, à mi-hauteur entre la ligne des rues Bab-Azoun, Bab-el-Oued et celle des rues Randon et Marengo actuelles ; sur 6.055 individus recensés, il y en a là 5.021. Le reste est partagé presque à égalité entre la Casbah et le quartier des Consuls (ou de la Marine). Un plan partiel d'alignement présenté en 1850 ¹ comporte la construction de la Grande Synagogue sur l'emplacement qu'elle occupe aujourd'hui, place Randon ; tout à côté il en existe déjà une dans la rue Caton. La liste électorale dressée pour les élections municipales, en octobre 1871 ², indique en effet une nouvelle répartition. Sur 1.369 électeurs Israélites, on en compte 641 au-dessus de la place de la Lyre et de la rue Randon, et 658 au-dessous. Il n'y en a encore que 8 entre la rue Bab-Azoun et les quais ; mais 62 sont établis comme commerçants ou comme employés dans le quartier d'Isly. La population juive a donc débordé sur la nouvelle ville européenne ; mais le percement de la rue de la Lyre a contribué à fixer le centre du commerce israélite dans la région qui, dès cette époque, était considérée comme le quartier juif d'Alger. Cette dernière rue et la rue Randon figurent sur la liste de 1871 pour 113 électeurs. A Mustapha, lors du recensement de 1872, on ne trouve que 32 Israélites ; en revanche de l'autre côté, ils sont 221 à St-Eugène, qui est devenu leur séjour de plaisance.

Il faut sauter jusqu'au dénombrement de 1921 pour retrouver des renseignements précis. Dans l'intervalle, nous pouvons

1. *Arch. M.*, S. du 19 oct. 1850. Les immeubles à détruire furent achetés en 1849 à des Israélites. (*Arch. Nat.*, F ⁸⁰ registre n° 1837. *Sommier de consistance des immeubles domaniaux*, 1852).

2. *Bib. Mun.*, Alger, G. 25458.

toutefois constater des progrès numériques importants à Mustapha¹. Ils se poursuivent d'un recensement à l'autre, avec un arrêt, et même un recul entre 1891 et 1901, mais avec une reprise très-accentuée depuis cette date. Il s'est même constitué une petite communauté qui a sa synagogue (Belcourt). Du côté opposé, à St-Eugène, après une progression qui atteint son maximum en 1896, on observe, à partir de cette date, un mouvement de sens contraire²; c'est qu'une force nouvelle d'attraction en a ramené une partie sur Alger.

L'examen du dénombrement de 1921 conduit à des constatations intéressantes. Le centre de la vieille ville, tel que nous l'avons défini plus haut, est bien resté jusqu'à nos jours un noyau important de la population juive d'Alger, qui y compte 7.100 individus³. Mais tout d'abord ce chiffre ne témoigne pas d'un accroissement bien considérable depuis 1838, surtout si l'on admet que dans les recensements du début il y a eu sous-estimation. En second lieu, la proportion par rapport au total est singulièrement changée; elle est descendue de 82 à 41 %. Celle que l'on relève pour la haute ville de la Casbah (9 %) ⁴ est simplement l'indice d'un peuplement qui s'est poursuivi entre des dates déjà éloignées;

1. Population israélite de Mustapha, de 1872 à 1926 :

1872....	32 h.	1886....	258 h.	1901....	480 h.	1926..	1729 h.
1876....	115	1891....	694	1906....	584		
1881....	123	1896....	579	1921....	1125		

2. Population israélite de St Eugène de 1872 à 1926 :

1872....	221 h.	1886....	643 h.	1901....	582 h.	1921..	494 h.
1876....	238	1891....	619	1906....	548	1926..	380
1881....	412	1896....	664	1911....	564		

3. Exactement 7.105 sur 17.053 Israélites d'Alger-Mustapha.

4. 1.573 sur 17.053.

mais par ailleurs on soupçonne qu'après un afflux indéniable, il y a eu émigration partielle. La population israélite de ces quartiers tend évidemment à suivre un mouvement général de descente qui est une des caractéristiques des déplacements de cet élément sur le site du vieil Alger. Il y en a des preuves : 18 rues et impasses qui aujourd'hui ne renferment plus un seul Israélite ont fourni, en 1871, 173 électeurs¹ ; dans deux autres, où l'on relevait alors 45 électeurs, on ne trouve plus en 1921 que 29 habitants Israélites². Par contre les quartiers les plus bas de la vieille ville ont été partiellement réoccupés ; les rues commerçantes de Bab-Azoun et de Bab-el-Oued et les voies adjacentes ont tout naturellement exercé une attraction plus forte que le quartier de la Marine, ce qui explique que la proportion se soit maintenue à 8 %³. Ainsi 58 % de la population israélite d'Alger sont, en 1921, cantonnés sur l'emplacement de la cité de 1830, mais avec une distribution différente dans laquelle on discerne la préoccupation de s'installer le long des rues marchandes et dans les immeubles construits pour le commerce et le logement de la bourgeoisie européenne au cours des quarante premières années qui ont suivi notre arrivée. Les résultats du recensement de 1926 confirment ce dernier fait, notamment pour le quartier défini

1. Rues d'Anfreville, d'Albuquerque, Alkermimout, des Abdérames, Barberousse, de la Bombe, Caton, Desaix, du Diable, Kléber, du Nil, Sidi Abdallah, Sidi Ramdan, Rempart Médée, Tombouctou et les impasses Farina Selim et d'Utique.

2. Rues Bleue et de la Grenade. En 1926 il y en a 19.

3. 1.500 sur 17.053. En 1838 il y a dans cette région 537 habitants israélites sur un total de 5.065. Le quartier des Consuls ou de la Marine qui les abritait n'a évidemment reçu qu'un faible appoint. La différence des chiffres vient du peuplement des rues Bab-Azoun, Jules Ferry, etc.

par la rue Bab-Azoun et le quai¹. La population israélite de la haute ville s'y révèle en voie de diminution², à l'inverse de la région basse où elle collabore à la congestion³.

Un des faits les plus caractéristiques des vingt dernières années est le débordement de cette population sur la région extérieure à la vieille ville, du côté du Nord. Le quartier neuf de l'Esplanade comptait en 1926 plus de 1.000 Israélites⁴. Bab-el-Oued a reçu un apport autrement considérable. Ils y étaient 4 en 1838, 872 en 1901, 1372 en 1906, 3.457 en 1921 ; en 1926 on en trouve 4.760. Ils peuplent fortement toutes les rues nouvellement percées au-delà de l'enceinte de 1840, où ils ont placé dans la construction des capitaux considérables. En 1921, 25 % de la population totale des Israélites d'Alger étaient ainsi établis dans ces deux parties de la ville ; en 1926, le pourcentage est monté à 26.

Non moins intéressante est la proportion croissante que l'on observe au Sud de la vieille ville, dans le quartier d'Isly et à Mustapha, 17 % en 1921, 18 % en 1926⁵. Mustapha attire de plus en plus l'élément riche qui trouve là aussi l'emploi de ses capitaux dans la construction. Et ainsi en totalisant tous ces résultats, on constate en 1926 que 44 % de la population israélite d'Alger habitent en dehors de l'enceinte de 1830. La portion la plus pauvre reste cantonnée là

1. 413 en 1921, 622 en 1926. Dans la rue Bab Azoun, les chiffres respectifs sont de 91 et 216, dans la rue Jules Ferry, de 138 et 225.

2. 1559 contre 1573 en 1921.

3. 7.946 contre 7.107 en 1921.

4. Exactement 1.031.

5. 1.391 en 1921, 1.748 en 1926 pour le quatrième arrondissement (Isly) ; 1125 en 1921, 1.729 en 1926 pour Mustapha. Au total 2.516 en 1921 contre 3.477 en 1926.

où elle était agglomérée en 1871. Mais peu à peu, les commerçants cessent d'habiter les maisons où sont installés leurs magasins et leurs entrepôts pour rechercher des logements plus salubres et plus confortables ; les petits bourgeois abandonnent aussi la vieille ville. Un double courant entraîne ainsi vers le Nord et vers le Sud cette population que viennent renforcer sans cesse des apports de l'intérieur ; ils contribuent sans doute, tout comme ceux que nous avons signalés chez les Musulmans, à compenser dans les vieux quartiers les pertes déterminées par l'exode d'une partie de leurs habitants.

On voudrait pouvoir, dans une étude de la population européenne d'Alger, reconstituer l'histoire des variations de la population française ; car enfin il est du plus grand intérêt pour nous de savoir avec quelque précision ce que l'élément national représente dans notre capitale africaine. Il est regrettable que l'on ait dû renoncer, dans les derniers dénombrements, à faire la distinction des Français d'origine et des naturalisés ; sans aucun doute la discrimination devenait dans bien des cas impossible, par suite du peu de confiance que l'on pouvait accorder aux déclarations mêmes des individus recensés. Les documents officiels fournissent du moins des données sur quelques périodes de cette histoire. Après l'avoir suivie jusqu'en 1844, on la perd de vue jusqu'en 1856, les statistiques ne distinguant plus Alger de ses annexes de la commune et du district. De 1856 jusqu'au recensement de 1886 inclus, on reprend le fil pour le lâcher de nouveau en 1891 ; les chiffres de ce dernier dénombrement et de celui de 1896 englobent en effet dans la même catégorie les Français d'origine et les étrangers naturalisés, en vertu de la loi récente

de 1889. On s'est avisé de faire la distinction en 1901, 1906 et 1911 ; elle disparaît en 1921 et en 1926.

De 1830 à 1843, l'élément français s'est accru avec une progression qui n'est interrompue par aucun recul et qui s'accroît sensiblement depuis 1836. On comptait, en 1833, 2.731 Français ; on en recense 13.260 en 1843¹. En 1856 le chiffre n'est guère plus élevé : 14.580. C'est que dans l'intervalle, après le « rush » que l'on découvre facilement dans les résultats globaux du district, avec un appoint de plus de 8.000 unités en deux ans, la crise de 1846 a provoqué un exode de plus de 10.000. Puis c'est la stagnation de 1856 à 1872 ; on en connaît les raisons² ; la montée recommence ensuite d'une allure plus vive³. En 1886, on dénombre 23.891 Fran-

1. Population française d'Alger de 1837 à 1843 (31 décembre). Pourcentage dans la population européenne.

1837... 4262 = 43,3 %	1841.... 9758 = 46,5 %
1838... 5392 = 44,9 %	1843.... 13260 = 50,2 %

2. Voir p. 502-503.

3. Population française d'Alger et de Mustapha de 1856 à 1926. Pourcentage dans la population européenne.

	Alger	Mustapha	Total	P. %
1856.....	14580	2013	16593	54
1861.....	16229	3015	18244	54
1866.....	16561	3053	19614	52
1872.....	23109	4526	27635	61
1875.....	18216	5166	23382	54,5
1881.....	24180	8461	32641	57
1886.....	23891	9826	33717	55,7
*1891.....	38041	14276	52317	
*1896.....	42004	19699	61703	
1901.....	32529	14980	47509	51
1906.....	26990	24006	50996	51
1911.....			57730	51,9
*1921.....	50239	49758	99997	
*1926.....	57420	56182	113602	

* Les chiffres des années marquées d'une astérisque comprennent avec les Français d'origine les naturalisés. On ne peut donc plus calculer le pourcentage. Celui de 1911 est global faute de documents détaillés.

çais. En 1906, il y en a 29.060 ; soit un accroissement de 6.169 en vingt ans, soit 25,8 %, faible proportion comparativement à la population étrangère d'origine qui s'est accrue de 41,8 %, et à la population indigène israélite et musulmane dont le gain dépasse 40 %.

Mais ceci ne s'applique qu'à la commune d'Alger, dans ses limites antérieures à 1904. Si l'on ajoute à ces chiffres ceux de Mustapha, tout change. L'accroissement apparaît comme ayant été de 51 %, et l'on constate qu'à Mustapha, le groupe des Français d'origine et des naturalisés par décret individuel a gagné, de 1886 à 1906, 15.165 unités, c'est-à-dire 154 %, tandis que la progression des étrangers d'origine n'était que de 127 %, pourcentage d'ailleurs élevé. L'écart n'est donc pas aussi grand qu'on pouvait le croire tout d'abord à ne considérer qu'Alger proprement dit. Cet examen de détail nous donne en outre une idée de l'exode qui a peuplé Mustapha et auquel la population d'origine française paraît bien avoir pris la part la plus considérable, puisque, dans un gain total de 27.705 habitants, elle figure pour 15.165.

Il convient de s'arrêter un moment à la date de 1906 : elle est en effet la dernière à laquelle nous puissions faire, sur ce sujet, des comparaisons suffisamment précises entre les diverses parties de l'agglomération algéroise. Il apparaît immédiatement que les arrondissements qui, par la nature de leur peuplement, ont la physionomie la plus française, sont le 4^e, le 5^e, le 7^e et le 8^e¹. Si l'on se reporte au tracé de leurs

1. Sur 28.665 habitants des deux premiers de ces arrondissements, on compte 14.749 Français d'origine, soit une proportion de 51 %. Dans le septième, 9.799 sur 16.752, soit 58 % ; dans le huitième, 6.945 sur 11.066, soit 62%.

limites à cette date, on voit qu'ils correspondent à la région située au sud des anciens murs turcs jusqu'au Champ de manœuvre, c'est-à-dire à celle où la ville a pris la plus grande extension, et aussi aux quartiers où l'ensemble des constructions rappelle le plus l'aspect des villes françaises contemporaines. Là 59 % de la population totale sont d'origine métropolitaine, et cette proportion est de 69 % dans le quartier d'Isly ¹. A Bab-el-Oued (6^e arrondissement) elle n'est plus que de 26 %. Elle descend à 20 % dans la région moyenne de la vieille ville de 1830 ; elle tombe à 5,4 % dans le cœur de la Casbah ².

On peut se demander ce que représente l'élément d'origine métropolitaine dans l'ensemble de la population européenne d'Alger. Les recensements nous renseignent, avec des éclipses d'ailleurs, jusqu'à 1911 inclusivement. Antérieurement à 1844, le nombre des étrangers n'a cessé de l'emporter sur celui de nos nationaux qui alimentaient la main d'œuvre dans une moindre proportion. A partir de cette date, le pourcentage des Français nés dans la métropole ou en Algérie n'a jamais été inférieur à 50 ; il a même dépassé ce chiffre entre 1856 et 1886. Les dénombremens de 1901, 1906 et 1911 accusent plus de 51 %. Comme, il n'y a aucune raison de croire à la diminution de ce pourcentage, le nombre des étrangers ayant fléchi dans les dernières années, on peut conclure que la moitié au moins de la population européenne d'Alger est d'origine française. Elle constitue le noyau compact de près de 70.000

1. 7.541 sur 10.891 habitants. A Bab-el-Oued, 4.610 sur 17.507.

2. Le troisième arrondissement correspond à peu près à cette région. Or il y a 1.974 Français d'origine sur 9.784. Dans le deuxième (Casbah), 1.294 sur 23.580.

individus autour duquel se poursuit l'œuvre d'assimilation de ceux, Européens et Israélites, que la législation a fait entrer dans notre nation. Aucune statistique ne peut nous rendre compte de l'état d'avancement de ce travail ; mais on a le droit d'affirmer que nulle part dans la colonie il ne se poursuit d'une manière aussi rapide et aussi profonde que dans les villes et surtout dans la principale. Capitale administrative, militaire et intellectuelle de l'Algérie, Alger reçoit de la métropole un apport continu d'officiers et de fonctionnaires civils dont beaucoup, par leur séjour prolongé, par des mariages contractés dans le pays et par la fixation de leur descendance, ont contribué à cette œuvre pour une part qui est loin d'être négligeable.

Entre toutes les populations européennes étrangères d'Alger, ce sont les Espagnols qui l'emportent par le nombre. Ils étaient, en 1926, 16.397 sur un total de 25.021, soit une proportion de 65 %. Dès le lendemain de l'occupation, accourus principalement des Baléares, ils dépassaient numériquement les Anglo-Maltaïes et les Italiens ¹. En 1833 on en recensait 981, en 1838, ils étaient 3.346 ; en 1843, 8.164. En dix ans ils s'étaient accrus dans la proportion de 1 à 8, et leur pourcentage dans la colonie étrangère avait doublé, passant de 32 à 64 % ². Lorsqu'on les retrouve en 1856, on constate plutôt un recul qu'une progression, si l'on tient compte de l'accroissement par les naissances, et malgré la supériorité du chiffre (9.102). Beaucoup d'entre eux, attirés par l'industrie

1. 981 contre 689 et 671.

2. Total des étrangers : 1833 : 2.985 ; 1843 : 13.163.

du bâtiment, étaient repartis après la crise de 1846 ; les documents officiels signalaient en 1850 que 12.000 « Mahonnais » avaient quitté la province d'Alger ¹. Le chômage contribuait d'ailleurs bien plus que l'état sanitaire à les écarter ; on constatait, en 1850, que la présence du choléra à Alger n'avait pas empêché cet élément — le seul du reste — de progresser par l'immigration dans les derniers trimestres ². On sait d'autre part combien les Mahonnais trouvèrent à utiliser dans la banlieue immédiate d'Alger leurs remarquables aptitudes à la culture maraîchère ; ils étaient déjà solidement installés dans la plaine du Hamma en 1841, et grâce à eux les terres y avaient acquis une valeur considérable ³. Déjà aussi les Espagnols manifestaient une tendance très-nette à peupler la région Nord de la ville ⁴, le quartier de la rue Bab-el-Oued et le faubourg situé hors des murs ⁵, où l'on entrevoyait le développement futur de l'industrie. D'autres s'accommodaient des pires conditions de logement dans la haute ville, dans des maisons menaçant ruine et dignes d'être qualifiées de « véritables bouges ⁶ ».

1. *Tableau de la sit.* en 1846-49, p. 88-90.

2. *Arch. Nat.* F80 707. Rapports du Préfet d'Alger au Ministre de la Guerre, 13 août 1849, 24 mai, 19 août, 25 déc. 1850.

3. *Tableau de la sit.* 1841, p. 147. Une propriété de moins de deux hectares se loue jusqu'à 2.000 francs. « Les fermiers Mahonnais paraissent faire très bien leurs affaires ».

4. *Arch. M.*, 28 mai 1851, où il est question de la rue de la Fonderie et du quartier de la rue Bab-el-Oued « presque exclusivement fréquenté par les Espagnols et les Italiens ».

5. *Arch. M.*, 18 décembre 1871. A cette date, on compte dans la cité Bugeaud 2.261 Espagnols, avec une majorité de femmes et d'enfants, indice d'une population déjà fixée. Les Français ne sont que 1.107 et les Italiens 177.

6. *Idem*, nov. 1856.

Les variations numériques de la population espagnole sont explicables par les circonstances qui ont accéléré ou ralenti l'immigration étrangère ; nous n'y reviendrons pas. Il suffit d'en vérifier les effets. Si, en 1872, on ne constate pas, par rapport au chiffre de 1856¹, une notable augmentation, en revanche on se trouve en présence d'un élément vraiment fixé. Il faut d'ailleurs ajouter qu'à Mustapha les Espagnols forment déjà la majorité de la population étrangère (1356 sur 2.367). En 1876, les Espagnols sont largement en majorité dans le faubourg de Bab-el-Oued². Les détails font défaut jusqu'au recensement de 1901³. A cette date, les effets de la loi de 1889 ont déjà amené un prélèvement important, et néanmoins on en dénombre 12.472 à Alger et 3.997 à Mustapha. A lui seul le 5^e arrondissement (Bab-el-Oued) en abrite 5.893 ; dans le quartier de la Préfecture et de la rue Bab-el-Oued, ils sont 2.944. Malgré l'absorption régulière par la naturalisation automatique, la population espagnole ne cesse de progresser numériquement de 1906 à 1921. Il faut dire que

1. Ils sont 10.433 au lieu de 9.402. En 1864, il existe un théâtre espagnol à Alger. Ch. Desprez. *Miscellanées algériens*. 1864, p. 65).

2. *Bull. munic.* 1881, p. 491. Sur 4.167 habitants il y a 2.770 Espagnols, 1.079 Français.

3. Population espagnole d'Alger-Mustapha de 1901 à 1926.

1901....	17469 h.	1911....	14094 h.	1926....	16397 h.
1906....	12354	1921....	19798		

On est fort embarrassé pour expliquer le fléchissement si marqué de 1901 à 1906 ; il apparaît d'ailleurs général pour la population étrangère. Notons cependant que les années 1901-1906 ont été marquées par un marasme complet dans le commerce des vins et par des crises de surproduction. (Trabut et Marès. *L'Algérie agricole en 1906*. Alger, 1906, p. 135). Est-ce là l'explication ?

la natalité y est très-forte et qu'elle compense largement une mortalité d'ailleurs considérable. Le recensement de 1926 accuse par contre une diminution sensible ; le fait a été général pour les éléments étrangers. Pour celui-ci, elle est de 3.401 unités ; s'il y a eu exode, ce qui est plus que probable, il a porté sur un chiffre encore plus élevé, la population fixée ayant augmenté du fait des naissances. Il n'existe malheureusement aucun document officiel publié sur l'immigration qui puisse nous renseigner exactement sur les mouvements qu'elle a suivis dans les dernières années ; mais une enquête, même rapide, confirme des faits bien connus des Algérois. Les Espagnols qui faisaient partie de la population flottante se sont détournés vers le Midi de la France, où les salaires sont plus élevés. Les femmes mêmes, qui fournissaient depuis longtemps des domestiques et des nourrices appréciées, ont cessé de venir à Alger, où leur place, du moins comme ménagères, a été prise par des Kabyles, dénommées vulgairement et improprement « Mauresques »¹.

Les statistiques municipales nous renseignent sur la répar-

1. Sur l'origine des immigrants, voir V. Demontès. *Le peuple algérien*. Alger, 1906, p. 91. Ce sont toujours les provinces d'Alicante et de Valence, la première surtout, puis les Baléares et la Catalogne qui en ont recruté la majorité. Denia (prov. d'Alicante) avait la réputation jusqu'à ces derniers temps de fournir des nourrices aux familles d'Alger. Des services maritimes réguliers unissent Alger aux Baléares, à Alicante et à Barcelone (voir p. 384). Il y a quelques années encore, beaucoup d'immigrants venaient par les balancelles transportant aussi les gargoulettes. Ils débarquaient chargés d'un énorme sac ; le langage populaire les avait dénommés « les escargots ». Plus vulgairement on les désigne sous la dénomination de « pataouètes » ou mangeurs de patates. Sur la vie des Espagnols d'Alger, voir les romans de Louis Bertrand, *Le Sang des races*, surtout, et aussi celui de Lucienne Favre, *Babel-Oued*.

tition des Espagnols par arrondissements pour les recensements de 1901, 1906 et 1911 ; nous avons dû la calculer nous-même pour ceux de 1921 et de 1926. Nous en tirerons les conclusions qui nous paraissent les mieux fondées. Tout d'abord notons que Bab-el-Oued et la partie voisine de la vieille ville (1^{er} arr^t) sont restés le gîte principal de cette population ; 52 % y sont établis en 1926 ¹. C'est à Bab-el-Oued qu'elle paraît présenter du moins depuis 1911, le plus de stabilité ; la régression y a été très-faible entre les deux derniers recensements ². Dans le 1^{er} arrondissement, le fait le plus remarquable est le renversement qui s'est produit depuis 1911 dans la proportion numérique des Espagnols et des Italiens ³ ; c'est cependant

1. 8.530 sur 16.397.

2. De 6631 à 6.228. Pop. espagnole de Bab-el-Oued de 1901 à 1926 :

1901....	5893 h.	1911....	3806 h.	1926....	6228 h.
1906....	4052	1921....	6311		

On ne doit pas oublier, pour expliquer les variations, qu'Alger est, après Oran, la porte d'entrée des immigrants. Ils y séjournent souvent quelque temps avant d'avoir trouvé du travail dans l'intérieur. C'est généralement à Bab-el-Oued et dans la vieille ville qu'ils se rendent en débarquant, chez des parents ou des amis.

3. Population espagnole et italienne du premier arrondissement, de 1901 à 1926.

	1901	1906	1911	1921	1926
	—	—	—	—	—
Espagnols....	2944	1989	2400	3648	2302
Italiens	3265	3884	3554	3386	2052

Il est vrai que pour apprécier exactement les faits, on doit ajouter aux chiffres de 1921 et de 1926 ceux de quelques rues détachées de cet arrondissement depuis 1911 et rattachées au troisième, dont la rue de la Marine beaucoup plus italienne qu'espagnole. On aura ainsi à ajouter : pour 1921, 57 Espagnols, et 207 Italiens. Les chiffres rectifiés sont donc : 3.705 Espagnols et 3.536 Italiens. Pour 1926, 89 Espagnols et 362 Italiens ; chiffres rectifiés : 2.391 Espagnols et 2.412 Italiens. A peu de chose près il y a égalité.

dans cette circonscription que se trouve le quartier de la Marine, « le petit Naples » comme les vieux Algérois l'appelaient, par opposition à Bab-el-Oued », la petite Espagne »¹. Les Espagnols y sont aujourd'hui au moins tout aussi nombreux ; ils prédominent d'ailleurs surtout aux alentours de la rue Bab-el-Oued, tandis que les Italiens occupent encore fortement la partie la plus proche de la mer, autour des rues de la Marine, d'Orléans et des Consuls. A l'inverse de Bab-el-Oued, le 1^{er} arrondissement est celui qui a été le plus atteint par le dernier exode ; sans doute la progression numérique observée en 1921 était-elle due en grande partie à l'élément le plus mobile.

Un autre fait ressort des comparaisons qu'il nous est permis d'établir. En 1856, dans l'agglomération d'Alger-Mustapha, les Espagnols habitant cette dernière commune représentaient seulement 6 % du total de cette population². En 1872, la proportion est de 11 % ; en 1901, elle est montée à 23 % ; en 1911, elle atteignait 35 % ; en 1921, elle fléchissait légèrement, avec 34 %, malgré un gain de 1.796 unités ; en 1926, elle était de 33 %. Mustapha renferme donc le groupe espagnol le plus considérable après celui de la région Nord. Nous en connais-

1. Le quartier des Carrières ou de la « Cantera », où les Espagnols trouvent à s'employer comme carriers, charretiers, mineurs ou dans les fours à chaux, est particulièrement caractéristique. Les femmes travaillent dans quelques usines, dans les manufactures de tabac, dans les entrepôts, ou comme domestiques.

2. 596 sur 9.698. Voici d'ailleurs les chiffres que nous avons pu relever :

1856..	596 (6 %)	1906..	3810 (30 %)	1926..	5500 (33 %)
1872..	1356 (11 %)	1911..	4955 (35 %)		
1901..	3997 (23 %)	1921..	6751 (34 %)		

sons les raisons : occupation de l'Agha ¹, de la plaine du Hamma par les maraîchers, puis attraction du faubourg industriel de Belcourt, sans parler de quelques îlots bien définis, tels que l'ancien hameau du Pâté et le versant Sud du Village d'Isly ². C'est dans le 7^e arrondissement, celui de Belcourt et du Hamma que l'on constate, en 1921, le plus fort contingent, presque la moitié des Espagnols de Mustapha. Par contre, et le caractère de ce faubourg l'explique suffisamment, c'est après le 1^{er} arrondissement, celui qui a été le plus atteint par l'exode.

Le reste de la population espagnole ³, c'est-à-dire 15 % en 1926, est disséminé dans les autres quartiers d'Alger, généralement dans les parties les moins neuves, celles où les conditions de logement sont les moins onéreuses. C'est ainsi que dans le quartier d'Isly, (4^e arrondissement) on la trouve surtout dans les vieilles rues adjacentes à la rue d'Isly, dans les tournants Rovigo, dans la cité Bisch, dans les quartiers Gandillot et Dupuch, les plus excentriques et les plus difficiles d'accès. Le 2^e arrondissement, celui de la Casbah, continue à abriter un groupe, en voie de diminution d'ailleurs ; les Espagnols y constituent au demeurant une forte majorité de la population

1. Il s'y trouve une église espagnole.

2. Rues Valentin et de Mülhouse par exemple.

3. Population espagnole d'Alger par arrondissements en 1921 et 1926.

	1921	Alger	1926	Compar.		1921	Mustapha	1926	Compar.
	—		—	—		—		—	—
I	3648		2302	— 1346	VI	1820		1664	— 156
II	812		526	— 286	VII	3105		2510	— 595
III	645		729	+ 84	VIII	1826		1312	— 514
IV	1631		1126	— 505					
V	6311		6228	— 83	Tot. gén.	19798		16398	— 3401

européenne étrangère¹. La comparaison des statistiques de 1911, 1921 et 1926 indiquerait une légère progression dans le 3^e, dans les quartiers intermédiaires entre la rue Bab-Azoun et la Casbah ; il est difficile d'en tirer quelque conclusion.

Nous avons parlé ici de l'élément espagnol en tant qu'élément étranger. Ce que les statistiques ne nous disent pas ne serait pas le moins intéressant à connaître par les chiffres. Il est hors de doute qu'il a fourni et qu'il continue à fournir la plus forte proportion des naturalisés, de par la loi de 1889. Il est non moins incontestable qu'une partie importante des immigrants de cette provenance, portion impossible à mesurer, s'est depuis longtemps francisée par l'école et par les mariages mixtes et qu'après les Français d'origine, les Espagnols d'origine représentent dans la population européenne d'Alger l'élément le plus considérable à tous points de vue. On doit signaler un fait qui distingue d'ordinaire les éléments les mieux adaptés, les plus mêlés à la vie active du pays, les mieux assimilables par suite et souvent les plus prospères : c'est la diversité des professions qui va s'accroissant à mesure qu'on avance dans le temps. Jadis on ne connaissait guère les Espagnols à Alger que comme terrassiers, manœuvres, maçons, carriers, charretiers, tonneliers, jardiniers, tresseurs d'espadrilles (alpargateros). Aujourd'hui ils figurent dans tous les petits commerces ; ils fournissent des artisans de tous genres, il est même une industrie et un commerce où ils ont conquis la première place à Alger, la boulangerie. Parmi les naturalisés, nombreux sont

1. Population espagnole du deuxième arrondissement de 1901 à 1926.

1901....	1107	1911....	871	1926....	526	(sur 739
1906....	447	1921....	812			étrangers)

ceux qui sont mêlés au grand commerce ou qui exercent des professions libérales.

La population italienne d'Alger est loin d'avoir la même importance numérique : en 1926, elle était de 6.244, soit 24 % du total des Européens étrangers. Elle n'a pas progressé dans les premières années de notre occupation aussi rapidement que la précédente : 671 individus en 1833, 740 en 1836, 932 en 1839, 1.029 en 1840. A partir de cette date, une forte poussée s'est produite. En 1843, on en recensait 1931 ; les chiffres du district témoignent des mêmes effets que nous avons signalés pour l'élément espagnol, de la même montée jusqu'en 1846 (4.088) et de la même chute dans les années suivantes (2.180 en 1848). En 1856 on en compte 1775 à Alger et 252 à Mustapha, au total 2.027. A Alger ils sont déjà installés dans le quartier voisin du port ¹ ; les Sardes et surtout les Napolitains ont à peu près accaparé l'industrie de la pêche ². En 1782, il y a 2.455 Italiens à Alger et 577 à Mustapha, en tout 3.032. L'histoire du mouvement de cette population reproduit dès lors à peu près celle des autres immigrants. On constate une augmentation importante en 1901, d'autant plus notable que la loi de 1887 sur la pêche a déterminé un certain nombre d'Italiens à demander individuellement la naturalisation ³, et que celle

1. *Arch. M.*, 28 mai 1851.

2. *Tableau de la sit., o. c.* Voir ceux de 1837 à 1848. De 97 qu'ils étaient en 1838, les marins napolitains sont passés en 1842 au chiffre important de 453 pêcheurs. On compte en outre 77 Sardes et 43 Toscans, soit au total 573 Italiens contre 63 Espagnols.

3. Population italienne d'Alger-Mustapha de 1901 à 1926 :

de 1889 en a déjà fait rentrer beaucoup d'autres dans les rangs de la nation française. Or il en reste encore 7.431. Ce ne sont pas seulement des Napolitains ; les grands travaux publics ont depuis longtemps réclamé la main d'œuvre des Piémontais et des ouvriers du Nord de la péninsule¹ ; l'industrie du bâtiment utilise, outre les maçons italiens, de nombreux ouvriers de cette origine, qualifiés dans des métiers et des professions variés. Néanmoins cette population ne s'est pas accrue dans la même proportion que l'espagnole, et le courant d'immigration est loin d'avoir été aussi continu, comme on pouvait du reste s'y attendre, en raison du plus grand éloignement des lieux de provenance : 15,2 % contre 20,2 % entre 1901 et 1921. Cependant l'excédent de la natalité y est plus fort. Peut-être y a-t-il eu absorption plus rapide par la naturalisation automatique, les familles étant nombreuses². Peut-être aussi y a-t-il un ralentissement de l'immigration, hypothèse que paraît bien

	1901	1906	1911	1921	1926
	—	—	—	—	—
ALGER	5713	5728	5891	6236	4568
MUSTAPHA .	1718	1640	2190	2423	1676
	—	—	—	—	—
TOTAL . . .	7431	7368	8081	8659	6244

1. V. Demontès, *o. c.*, p. 543. Le Milanais et le canton du Tessin (Suisse italienne) ont fourni beaucoup d'ouvriers habiles et d'entrepreneurs. Ce sont des Italiens qui ont démolé et reconstruit une partie de la haute ville et du vieil Alger. Les noms de Citati, de Parodi, de Martinetti, de Gambini donnés à des passages de la ville de 1840 rappellent ce fait. (Voir L. Piesse. *Itinéraire de l'Algérie*, 1862, p. 38 et Aumerat J. F. *Souvenirs algériens*. Blida, 1898, p. 212.

2. Les familles de sept et huit enfants ne sont pas rares. En parcourant les recensements, comme en parcourant les rues du 1^{er} arr^t, on a l'impression d'un quartier d'enfants. Sur la natalité et la mortalité, voir D^r Lemaire, *o. c.*, 1925, p. 98 et 106.

confirmer le dénombrement général de l'Algérie en 1921, où l'on observe une régression sensible dans l'arrondissement de Bône¹ ; le même fait s'est produit en Tunisie². En 1926 en tous cas le recul est nettement accentué, avec une perte de 2.415 unités, de plus de 27 % par conséquent. La partie la plus instable de cette population s'est éloignée d'Alger pour les raisons mêmes qui en ont écarté de nombreux Espagnols.

Quant à sa répartition sur le territoire de la commune, la population italienne, comme l'espagnole, est distribuée sur le 1^{er}, le 7^e et le 5^e arrondissements, mais dans des proportions différentes. Le quartier de la Marine et de l'ancienne Préfecture est resté le plus italien de la vieille ville et de l'agglomération. On trouve là rassemblés, en 1926, près de 2.500 habitants de cette origine, pêcheurs, marins, charpentiers de marine, magasiniers, journaliers des quais, marchands de poissons et professionnels de petits métiers. La rue d'Orléans, la rue Duquesne, la rue des Consuls³, et des ruelles telles que la rue de la Charte, la rue Renaud, la rue de la Révolution, la rue des Trois couleurs en contiennent à elles seules près de 1.500. Leurs familles nombreuses voisinent avec le prolétariat indigène, dans des conditions d'hygiène tout aussi déplorables. On retrouve, en parcourant le dédale de ce quartier, le parler, les mœurs et les odeurs des « bassi », des « fondaci » et des « vicoli » de Naples. Le faubourg de Bab-el-Oued est, en 1926, après cette

1. Pour l'Algérie entière il y a eu une diminution de 4.868 ; pour l'arrondissement de Bône seul, elle est de 1.147.

2. Aug. Bernard. *Le recensement de 1921 dans l'Afrique du Nord* (Ann. de Géographie, 1922, p. 53 et 55.

3. La rue d'Orléans à elle seule en renferme 378, la rue Duquesne 257, la rue des Consuls, 143.

région, celle qui contient le plus d'Italiens ; il est à remarquer qu'ils y sont même, à cette date, plus nombreux qu'en 1921 ¹. Ils sont d'ailleurs disséminés un peu partout. Les quartiers de Belcourt et du Hamma exercent, depuis qu'ils ont pris un certain développement comme faubourgs industriels, une attraction évidente sur cet élément étranger ; les Italiens y travaillent dans les usines, comme d'ailleurs dans celles de Hussein-Dey qui y confine. La tonnellerie est une de leurs spécialités. L'exode des dernières années a été ici, comme pour la population espagnole, particulièrement sensible. Dans les autres arrondissements de la ville, les Italiens sont représentés d'une manière très diffuse et très diverse. Beaucoup de professions sont exercées par eux, depuis les plus simples, telles que celles de garçons de café et de restaurant, jusqu'aux plus délicates, par exemple celles de marbriers, mouleurs, peintres décorateurs, mécaniciens ; ils fournissent un nombre important de coiffeurs.

Les Anglo-Maltaïses ² ne figurent dans le dénombrement de 1926 que pour un chiffre faible : 403 ; c'est-à-dire qu'à s'en tenir aux chiffres des statistiques, on serait tenté de croire

1. Population italienne d'Alger-Mustapha par arrondissements, en 1921 et 1926 :

	1921	Alger	1926	Compar.		1921	Mustapha	1926	Compar.
I	3386		2052	— 1334	VI	569		469	— 100
II	294		111	— 183	VII	1435		929	— 506
III	758		791	+ 33	VIII	423		284	— 139
IV	729		457	— 272					
V	1065		1151	+ 86	Tot.	8659		6244	— 2415

2. Population anglo-maltaïse d'Alger et de Mustapha de 1872 à 1926 :

qu'ils ont perdu toute importance dans la colonie étrangère. Car, en 1833, ils étaient 689 ; en 1843, leur nombre était monté à 1865 et en 1856, on en recensait encore 1.306. Ils ont été parmi les premiers étrangers accourus à Alger en 1830 ; ils y ont apporté leur ardeur au travail, leur esprit d'économie, leurs aptitudes commerciales. On les a connus dans les premiers temps comme petits commerçants, débitants de boissons, gargotiers, épiciers, fruitiers¹ ; ils exerçaient même le métier de pêcheurs² que l'on ne retrouve plus guère aujourd'hui parmi eux. Le chevrier maltais était, il y a quelques années encore, un des types catalogués de la rue algéroise³. Il en est beaucoup, parmi tous ces immigrants de Malte et

	1872	1901	1906	1911	1921	1926
	—	—	—	—	—	—
ALGER.....	1.573	Ils ne sont	642	633	561	221
MUSTAPHA .	294	pas comptés	223	281	221	182
		à part.	—	—	—	—
TOTAL...	1.867		865	914	782	403

1. Aumerat, *o. c.*, p. 215. Les vieux Algérois dénommaient certaines consommations « café maltais », « champagne maltais ». H. Dumont, *Alger ville d'hiver*. Paris, 1878. « Tous les Maltais sont fruitiers et tous les fruitiers sont Maltais » (p. 72) écrit l'auteur avec quelque exagération. En 1856, on constate au Conseil municipal (*Arch. M.*, 4 janvier) que la majorité des petits restaurants sont tenus par des Maltais. On comptait aussi jadis à Alger beaucoup de cochers Maltais et même des loueurs de voitures.

2. Dans les *Tabl. de la sit.* des premières années (1837-1848) on voit en effet figurer parmi les marins se livrant à la pêche des Maltais. Le chiffre maximum a été atteint en 1847 avec 192 hommes d'équipage sur 34 bateaux.

3. Il a disparu, atteint par l'interdiction des importations de chèvres dont le lait communiquait le microbe de la « fièvre de Malte », et par la défense de circuler en ville. En 1849 (*Arch. M.*, 10 août) on se plaignait au Conseil municipal des déprédations que les chèvres commettaient dans les jardins de la banlieue ; un conseiller proposait de les détruire, à raison d'un cinquième par an.

de Gozzo, qui ont fait fortune et dont les descendants sont devenus propriétaires d'immeubles importants. De toutes les populations étrangères, c'est assurément celle qui a été le plus facilement assimilée : la loi de 1889 a consacré pour elle un état de fait. Par ailleurs, elle n'a pas reçu dans les quarante dernières années un apport proportionné à celui des deux populations précédemment étudiées.

Quant à sa répartition sur le territoire de la commune, elle n'a rien de bien caractéristique. Notons cependant que c'est à Bab-el-Oued et dans le 1^{er} arrondissement qu'on trouve le plus de Maltais ¹. Dans le faubourg, ils habitent plutôt la périphérie, voisine de la banlieue d'où ils conduisaient naguère vers la ville leurs troupeaux de chèvres. Ils ont acheté des vaches et ont continué à exercer la profession de laitiers. Ailleurs, dans le 3^e et le 4^e arrondissements par exemple, ils occupent des situations sociales beaucoup plus relevées. Cet élément étranger paraît bien appelé à se fondre rapidement dans la population française.

Il est impossible, faute de documents, de suivre l'histoire des autres minorités étrangères, qui ne sont d'ailleurs représentées que par un chiffre très modeste : 2.030 en 1911, 1881 en 1921, 1.977 en 1926. Les groupes les plus nombreux sont formés par les Suisses, les Anglais et les Belges ². Les premiers sont venus de meilleure heure que les autres. En 1846, on en dénom-

1. Ils y sont au nombre de 141 sur 403, en 1926.

2. Il n'est pas ici question bien entendu des hôtes de passage, habitant les hôtels, qui sont recensés avec la population comptée à part. Ces trois colonies représentaient, en 1926, 46% des étrangers confondus dans la rubrique « divers ».

braît jusqu'à 2.827 dans le district d'Alger ; le canton du Tessin a fourni à cette époque de nombreux ouvriers et des entrepreneurs de bâtiment. En 1926, on recensait à Alger 523 Suisses, colonie composée de quelques artisans, notamment des ébénistes, de commerçants, de comptables, d'employés d'hôtel et de gouvernantes. La colonie anglaise (252) comprend des rentiers plus ou moins établis à demeure, des agents commerciaux, des employés de banque et des interprètes. Les Belges (169) se livrent au commerce comme patrons ou comme employés. La seule remarque que l'on puisse faire sur le domicile des étrangers appartenant aux petites minorités, c'est que tous ceux qui possèdent la moindre aisance fuient le contact de la population indigène et recherchent de préférence le 6^e et le 8^e arrondissements.

Quant à la population comptée à part — soit 11.298 habitants en 1926 — elle est constituée, pour 41 % par les militaires et les marins de la garnison, pour 39 % par les hôtes de passage ¹. Parmi ces derniers figurent les touristes attirés de plus en plus par le renom d'Alger d'abord, et tout autant par les facilités qu'offrent sa position comme centre de rayonnement, l'abondance et le confortable de ses hôtels et les services automobiles créés par les grandes compagnies, Transatlantique, Est Algérien-État et P.-L.-M. Dans la saison d'octobre 1926 à mai 1927, 25.182 touristes ont ainsi séjourné 12 jours en moyenne, dans les hôtels d'Alger, de Mustapha Supérieur et dans les pensions de famille ² ; ce chiffre équivaut à une

1. Les chiffres respectifs sont : 4,640 et 4,434.

2. *Exposé de la situation générale de l'Algérie en 1927*. Alger, 1928, p. 576. Il n'existe aucun dénombrement des hiverneurs proprement dits. Le tourisme a d'ailleurs manifestement supplanté l'hivernage, tel qu'il était pra-

moyenne permanente d'environ 1.500. Il n'est pas permis de supposer que le nombre des hiverneurs ait jamais dépassé ces proportions.

Cette revue de la population d'Alger et cet aperçu de son histoire nous amènent à faire quelques comparaisons et suggèrent quelques réflexions qui permettront peut-être de définir encore mieux les caractères propres de la capitale africaine.

En premier lieu, on peut considérer Alger sous divers points de vue, comme ville indigène, comme ville européenne, ou comme ville française. En tant que ville indigène, Alger est incontestablement l'agglomération urbaine de Musulmans et d'Israélites la plus considérable de l'Algérie. Les Musulmans y sont plus nombreux qu'à Constantine même ; mais par contre la proportion par rapport à la population totale est plus forte dans cette dernière ville (53 % contre 25,7 à Alger) ¹. A Oran, elle n'est plus que de 16 %, ce qui en fait incontestablement la ville la moins musulmane de l'Algérie. Ajoutons que, si, d'une manière générale, les villes attirent des tribus toute une population flottante, aucune ne jouit à cet égard, d'un prestige comparable à celui d'Alger ². La capitale est aussi

tiqué il y a une trentaine d'années. Il faudrait ajouter à ce nombre celui des passagers de paquebots effectuant des croisières ou des services réguliers. Dans la même saison, on en a compté respectivement 37.957 et 11.416, qui ont visité Alger pendant les escales. Le total représente donc environ 75.000 personnes.

1. 55.271 Mus. sur 214.290 habitants à Alger, 47.086 sur 88.582 à Constantine (*Tabl. gén. des communes*, 1927). A Bône, 17.505 sur 48.570, soit 36%. Mostaganem et surtout Tlemcen ont un caractère indigène encore plus accentué (48 et 62%). En revanche, à Oran, il n'y a que 24.615 Musulmans sur 145.183 habitants.

2. A Alger, l'accroissement de la population musulmane a été de 46 %,

l'agglomération d'Israélites la plus importante¹ ; mais le pourcentage dans la population totale est inférieur à celui d'Oran et de Constantine, et celui de l'accroissement numérique, de 1911 à 1921, a été supérieur à Oran, où cet élément tient une place presque aussi considérable qu'à Alger².

Considéré comme ville européenne, Alger est aussi la plus forte agglomération de la colonie³. Mais la proportion de l'élément originaire d'outre-mer est sensiblement plus élevée à Oran, qui apparaît bien décidément comme la cité la plus européenne de l'Algérie. En revanche, en tant que ville française, Alger manifeste une supériorité évidente, sur laquelle on ne saurait trop insister⁴. Oran et Bône seuls pourraient

de 1911 à 1926, à Oran, il n'était que de 38%. A Constantine et à Bône, il a été de 51 et de 47% ; mais il faut tenir compte de l'importance numérique des Indigènes dans ces deux villes, inférieure à celle d'Alger.

1. En raison du mode de dénombrement adopté en 1926 par le Tabl. gén. des communes, nous ne pouvons faire de comparaisons qu'entre les chiffres antérieurs. Or en 1921, on en comptait 17.053 à Alger, 15.943 à Oran, 9.889 à Constantine, 1.733 à Bône, 5.150 à Tlemcen.

2. A Alger, en 1921, la proportion était de 8,9% ; à Oran, de 11%, à Constantine de 13%, ce qui accentue encore le caractère indigène de cette ville. L'accroissement a été pour Alger de 28%, de 39% pour Oran et seulement de 7% pour Constantine. L'importance commerciale d'Oran est particulièrement soulignée par ce fait.

3. 130.933 Européens à Alger en 1921, contre 102.210 à Oran, 26.444 à Constantine et 26.336 à Bône. Proportionnellement au total de la population, les Européens figurent à Alger pour 66,9% (sur 195.655 habitants), à Oran pour 73,9% (sur 138.212), à Constantine pour 36% (sur 73.116, à Bône pour 62% (sur 41.777).

4. La distinction des Français d'origine et des naturalisés n'est pas faite pour Alger dans le Tab. des Communes de 1921. Nous sommes donc obligé de les confondre dans nos comparaisons ; mais comme le chiffre des naturalisés

entrer en comparaison ; car il ne peut être question de Constantine, où l'élément français d'origine et d'adoption est sans doute plus fort proportionnellement dans le groupe européen, où même les Français d'origine représentent le pourcentage le plus élevé dans le groupe des nationaux, mais où ils ne figurent relativement que pour une faible quantité dans l'ensemble de la population. A Bône, la proportion est la même qu'à Alger, au premier de ces deux points de vue, mais elle est inférieure au second. A Oran, l'élément étranger est plus fort qu'à Alger, bien que la proportion des Français et des naturalisés soit la même par rapport à la population totale. Un autre fait corrobore celui-ci : le nombre des naturalisés est très sensiblement supérieur à celui des Français d'origine ; aucune des autres villes précédemment citées ne présente la même particularité. Si la grande ville de l'Ouest est la plus européenne, elle n'est

était, pour la capitale, de 28.365 contre 57.730 Français d'origine en 1911, il apparaît impossible qu'il ait pu en dix ans égaler celui de ce dernier élément. La proportion des Français et des naturalisés par rapport au total des Européens était en 1921 : à Alger de 76%, à Oran (71.274), de 69%, à Constantine (23.141), de 87%, à Bône (20.053), de 76%. Mais par rapport au total de la population, elle était à Alger de 51%, à Oran de 51%, à Constantine de 31%, à Bône de 48%. A Oran, on comptait 40.836 naturalisés en regard de 30.438 Français d'origine. Si l'on applique aux chiffres de 1921 le pourcentage de 1911, on trouve à Alger 67.998 Français d'origine contre 49.052 naturalisés. Les proportions ne sont plus les mêmes, si l'on fait entrer dans la catégorie des Français, sans distinction d'origine, les Israélites, qu'il est juste d'y comprendre, quand on ne cherche pas comme nous à faire le départ des éléments indigènes et des éléments allogènes. Dans la population totale, tous les nationaux figurent : à Alger pour 54%, à Oran pour 63%, à Constantine pour 45%, à Bône pour 52%. Mais la proportion des Français d'origine est certainement plus forte à Alger qu'à Oran et qu'à Bône. A Constantine ils sont 21.458 en regard de 11.572 naturalisés, mais nous avons vu que le chiffre de la population indigène atténue singulièrement ce caractère.

certainement pas la plus française. A ce titre Alger conserve donc le premier rang.

Il est un autre trait de la physionomie ethnique d'Alger qu'il doit évidemment surtout à sa position géographique. C'est la ville de la colonie qui reproduit le mieux, dans les proportions numériques de sa population, l'importance relative des éléments bigarrés du peuplement algérien ; il va sans dire que nous faisons ici abstraction des Indigènes musulmans, du moins des Algériens ¹. A Oran, plus voisine de la péninsule Ibérique, les Espagnols ont une supériorité numérique écrasante sur les autres populations étrangères, (90 %) ; c'est le cas des Italiens à Bône et à Constantine, plus proches de l'autre péninsule. Les Maltais sont rares à Oran, bien plus nombreux à Constantine et surtout à Bône. A Alger, les pourcentages se rapprochent beaucoup plus de ceux que l'on peut calculer pour l'Algérie entière. Il en est de même pour celui des nationaux Français dans la population européenne, comparative-ment à Oran et à Constantine. Et, bien que la chose ait moins d'importance, on ferait la même remarque pour les éléments musulmans allogènes, pour les Marocains par exemple. Alger est donc, en réduction, l'image la plus fidèle de l'Algérie euro-

1. Pourcentages comparés des diverses populations dans les villes principales et dans l'Algérie entière, en 1926.

	Dans la pop. étrangère			Français dans la pop. Européenne	Étrangers dans la pop. musulmane
	Espagnols	Italiens	Maltais		
ALGER.....	65 %	24 %	1,6 %	84 %	0,8
ORAN.....	90 %	2,2 %	0,04 %	66 %	10,9
CONSTANTINE	10,1 %	68 %	13 %	95 %	0,006
BÔNE.....	3,9 %	69 %	21 %	80,9 %	0,1
ALGÉRIE....	76 %	16 %	2, 2 %	79 %	0,6

péenne, française et étrangère. Ce serait déjà une raison suffisante, à défaut d'autres, pour y reconnaître le véritable centre de la colonie.

C'est à Alger, par suite, que tous les éléments — et nous ne faisons plus ici aucune distinction — trouvent les meilleures conditions pour se rapprocher, pour se connaître et pour se fondre. Il appartient à l'élément français d'origine, dont nous avons montré l'importance, de rester prépondérant, par le nombre d'abord, mais plus encore par l'influence de notre civilisation. Il est bien armé pour travailler à cette œuvre ; elle se poursuit lentement, jusque dans le milieu indigène musulman. Il y a, entre autres, un signe extérieur, intéressant à noter, que nous espérons avoir suffisamment fait apparaître dans cette revue de la population algéroise. C'est la diffusion de plus en plus grande des divers éléments sur le territoire de la commune. Ils sont tous représentés partout, dans des proportions assurément différentes, très différentes même parfois ; mais enfin ils se mêlent malgré tout les uns aux autres dans tous les quartiers de la ville. Nous en avons donné de multiples témoignages. Alger conserve bien encore, et conservera longtemps son caractère de ville plus ou moins compartimentée, au point de vue ethnique ; mais les cloisons sont de plus en plus légères et fragiles. Ce n'est pas un fait négligeable dans l'histoire de la colonie ; on peut, sans exagération, y apercevoir un symbole.

CHAPITRE IV

LA BANLIEUE SAINT-EUGÈNE, POINTE PESCADE, BOUZARÉA EL BIAR, BIRMANDREIS, KOUBA HUSSEIN-DEY, MAISON-CARRÉE ¹

Alger-Mustapha n'est qu'une partie d'une agglomération qui le prolonge vers le Nord-Ouest, vers l'Ouest, vers le Sud et le Sud-Est. Le site est en limité par la chute du massif de la Bouzaréa sur la Pointe-Pescade, sa terminaison à la mer la plus septentrionale, par le sommet de ce relief, par le plateau d'El Biar et par les coteaux qui encadrent la baie jusqu'à l'Harrach et Maison-Carrée ². C'est entre ces limites que se sont créés, depuis notre occupation, des villages devenus quelques-uns des petites villes, portions agglomérées des communes de Saint-Eugène, Bouzaréa, El Biar, Kouba, Hussein-Dey, auxquels on doit ajouter Birmandreis, bien qu'il soit situé

1. Voir la *Carte d'Alger et ses environs* au 1 : 50.000 et le *Plan d'Alger* au 1 : 20000. Les documents statistiques utilisés ici sont les mêmes que ceux dont nous avons fait usage dans les chapitres précédents, y compris les États récapitulatifs des dénombrements de 1921 et 1926. Mais seuls, les *Bulletins officiels* du Gouvernement général font la distinction si importante ici de la population agglomérée et de la population éparse.

2. Voir p. 40-43.

sur le versant Sud et au pied des coteaux de Mustapha. Nous avons vu comment la soudure s'est faite, est en train de se faire ou de se consolider entre Alger et cette banlieue bâtie. A l'heure actuelle, il n'y a pour ainsi dire pas d'interruption dans la ligne des constructions, le long du littoral, depuis la Pointe Pescade jusqu'au Nouvel-Ambert, c'est-à-dire sur 14 kilomètres environ ¹. Vers l'intérieur, Bouzaréa seul apparaît comme isolé, bien que cette petite agglomération tende à se rattacher à son voisin El Biar. De belles routes, sillonnées de voitures et de camions unissent tous ces centres à la grande ville ; Bouzaréa et Birmandreis seuls ne lui sont pas encore reliés par des voies ferrées. Du côté du Sud-Est, Maison-Carrée est encore séparée du Nouvel-Ambert par deux kilomètres bordés de propriétés non bâties ; mais des usines importantes sont à proximité immédiate de la route et d'autres bâtiments industriels ne tarderont pas à opérer la liaison entre ces deux centres.

On ne saurait donc, dans une étude d'Alger, négliger cette banlieue, considérable, qui achève de lui donner tous les caractères de la grande cité moderne. Quelques chiffres suffisent pour en montrer l'importance. En 1926, la population municipale agglomérée de ces communes était de 30.207 habitants ². En additionnant ce chiffre à celui d'Alger, on obtient le total de 242.745 habitants. Si l'on y ajoute la population comptée à part, l'agglomération d'Alger et de la banlieue est de 262.943

1. Sur ces 14 kilomètres on en mesure 4 entre l'agglomération de Pointe Pescade et la limite N. O. de la commune d'Alger, 8 pour la traversée d'Alger-Mustapha, 2 entre sa limite S. E. et les casernes du Nouvel-Ambert.

2. En principe et sauf exception justifiée, nous donnons les chiffres de la population municipale.

590 LE MOUVEMENT DE LA POPULATION

habitants¹. Dans ce nombre, les Européens figurent pour 190.408 habitants, c'est-à-dire que 21, 8 % de la population européenne totale de l'Algérie² vivent dans la capitale et dans ses environs immédiats. Et nous ne tenons pas compte ici

1. Population municipale de la banlieue d'Alger de 1856 à 1926 :

	1856	1872	1881	1891	1896	1901	1906	1911	1921	1926	Comparaison des rec ^{ts} de 1921 et 1926
S ^t Eugène...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bouzaréa . . .	2.548	1.644	2.262	3.411	4.031	4.754	4.785	5.436	5.877	7.044	+ 2.167
El Biar	1.373	1.626	2.231	2.433	3.003	3.414	3.853	4.697	5.564	6.988	+ 1.424
Birmandreis..	929	948	1.041	1.345	1.537	1.871	2.213	2.784	3.360	4.305	+ 945
Kouba.....	1.000	1.333	1.474	1.797	2.615	2.667	2.906	3.192	3.936	5.468	+ 1.482
Hussein Dey.	1.342	1.896	2.638	3.762	4.265	6.178	5.716	6.709	7.874	10.276	+ 2.402
Maison Carrée	1.154	1.693	2.998	4.756	5.588	6.873	7.280	9.178	11.290	14.648	+ 3.358
Totaux...	8.346	10.503	14.263	19.380	22.932	27.601	29.015	34.198	40.243	51.348	+ 12.105

Population agglomérée de la banlieue d'Alger de 1856 à 1926 :

	1856	1872	1881	1891	1896	1901	1906	1911	1921	1926	Comparaison des rec ^{ts} de 1921 et 1926	
S ^t Eugène.....		911	1.383	3.002	2.635	3.124	3.523	3.887	4.302	4.690	+	388
Bouzaréa		52	51	229	240	195	400	422	283	286	+	3
El Biar	274	539	870	1.028	1.325	1.603	1.767	1.952	1.733	1.876	+	143
(Europ.)												
Birmandreis...		117	145	394	244	361	379	511	1.906	3.082	+	1.176
Kouba		671	273	754	415	483	562	617	876	1.191	+	315
Hussein-Dey ..	312	1.123	1.429	2.302	2.777	3.459	3.503	4.310	6.270	7.553	+	1.283
(Europ.)												
Maison Carrée..	65	1.287	1.567	2.778	3.515	4.655	5.000	6.808	8.901	11.529	+	2.628
Totaux....		4.700	5.718	10.487	11.151	13.880	15.134	18.507	24.271	30.207	+	5.936

L'agglomération de Pointe Pescade est dénombrée avec celle de Saint-Eugène. Le chiffre de 262.943 habitants donné dans le texte se décompose ainsi à Alger : population municipale, 214.920 habitants ; population comptée à part, 11.298 habitants. Total 226.218 habitants. Banlieue : population municipale, 30.207 habitants ; population comptée à part, 6.518 habitants. Total : 36.725 habitants. Total général : 262.943 habitants.

2. Elle est de 869.904.

de la population des communes attenantes dite « éparses », population qui cependant habite dans un faible rayon de l'autre, surtout dans celles de Saint-Eugène et de Hussein-Dey¹. En la faisant entrer dans le total, on arrive à 284.466 habitants répartis sur un territoire de 14.835 hectares ; parmi eux, on compte 203.448 Européens, soit 23, 3 % du nombre des Européens d'Algérie². Près de 58.000 habitants³ sont ainsi groupés autour d'Alger, fait assurément classique, mais qui mérite d'être souligné pour l'ampleur qu'il a prise dans les quarante dernières années.

C'est à partir du recensement de 1881 que l'on constate une progression vraiment marquée. Jusqu'alors l'ascension des chiffres avait été très lente. La population municipale des sept communes envisagées n'a augmenté entre 1856 et 1872 que de 2.157 habitants ; autant dire qu'il y a eu stagnation complète. Déjà en 1881 on constate un accroissement de 3.760 ; de 1881 à 1891, il est de 5.117 ; de 1891 à 1901, il monte à 8.221 ; de 1901 à 1911, il y a ralentissement (6.597). Mais de 1911 à 1921, malgré la guerre, le chiffre se maintient (6.045), et en cinq ans, de 1921 à 1926, il fait un bond remarquable de 11.105 unités ; c'est-à-dire que la population de la banlieue d'Alger s'est accrue dans une proportion plus que double de celle d'Alger (25 % contre 10 %).

Dans le mouvement général de la population depuis 1856, il est, en tous cas, intéressant de retrouver pour la banlieue d'Alger, comme pour la capitale, les mêmes dates critiques,

1. Elle représente au total 21.523 habitants qui ajoutés à 262.943 = 284.466 habitants.

2. Il est vrai que l'on compte comme Européens les Israélites.

3. Exactement 57.866 habitants.

1881 à 1886, assurément par l'effet des mêmes causes générales. Une étude plus précise des diverses communes de cette banlieue nous permettra de percevoir les influences variées, générales ou locales, leurs relations avec l'histoire de la capitale, et de déterminer la physionomie de leur peuplement et de leur vie économique. Il va sans dire que nous traiterons avant tout, sinon exclusivement, de la partie agglomérée de ces communes, de celle qui présente un caractère urbain.

Au Nord-Ouest du faubourg de Bab-el-Oued se développe la partie agglomérée de Saint-Eugène. Sur le plan au 1 : 10.000 du Service géographique de l'armée, la tache rouge des maisons s'allonge depuis le quartier de la Consolation et le Stade, limite de la commune d'Alger, jusqu'au delà des Deux-Moulins : bande d'une largeur moyenne de 250 mètres jusqu'à la petite anse que commandait jadis la batterie des Consuls, puis ruban mince qui se réduit au-delà des Deux-Moulins à une corniche, pour s'élargir ensuite sur la plate-forme qui porte la petite station de Pointe-Pescade. La partie agglomérée de la commune de Saint-Eugène occupe le territoire ainsi défini, mais elle ne prend figure de ville que sur les deux premiers kilomètres, entre le Stade et les Deux-Moulins.

Saint-Eugène est né, entre 1840 et 1844¹, sur le bord du chemin vicinal tracé le long de la mer, de Bab-el-Oued à la Pointe-Pescade, pour desservir les batteries de la côte. Ce n'était donc pas une de ces grandes voies de pénétration ouvertes au

1. *Tabl. de la sit., o. c.*, 1844-1845, p. 116 et 118. A propos des travaux de 1844, on mentionne le chemin vicinal n° 1, de 5.337 mètres qui va « au centre de la commune de Pointe Pescade. On y remarque des constructions nouvelles, des groupes d'habitations assez considérables pour former un nouveau village qui a pris le nom de Saint-Eugène ».

lendemain de notre arrivée par les services du Génie et des Ponts et Chaussées. Du moins elle rendait accessible un littoral particulièrement pittoresque par ses falaises, ses promontoires rocheux, ses écueils, ses petites anses, et digne d'être recherché surtout pour la fraîcheur qu'y apportent les brises du large pendant la saison chaude ¹. Saint-Eugène fut donc avant tout une station de plaisance et d'estivage, sur le territoire de la commune de Pointe Pescade que l'Administration rattacha, en 1848 ², à Bouzaréa devenu lui-même une annexe de la commune d'Alger ; car il fallut attendre 1870 pour que ces deux centres fussent émancipés et définitivement séparés. Des chalets, des kiosques, quelques villas dignes de ce nom, mais surtout beaucoup de cabanons et de guinguettes, tel fut l'aspect du village jusqu'en 1864 ³, date à laquelle un service

1. Voir p. 72.

2. Ordonnance du 31 janvier 1848. L'arrêté du 22 avril 1835 qui avait divisé l'ancien Fahs des Turcs en neuf communes avait séparé de l'ancien canton de Bouzaréa les territoires du littoral de l'Ouest pour en faire la commune de Pointe Pescade. En 1848, elle fut supprimée et confondue avec Bouzaréa, qui devint une annexe de la commune d'Alger. En 1866, elle fut dotée à part, et indépendamment de Bouzaréa, d'un adjoint spécial.

3. E. Fromentin (*o. c.*) n'en fait aucune mention. Barbier (*o. c.*) la considère comme « le plus agréable, le plus élégant, le plus gracieux de tous les villages des environs d'Alger » (en 1855), cite le « château des Tourelles » et le « pont en fil de fer » franchissant le ravin (ravin Stora actuel) et que le Ministre de Salvandy inaugura en 1846. Le Rev. E. W. L. Davies (*o. c.*) en 1857 ne parle de Saint-Eugène que pour ses guinguettes. Piesse (*o. c.*) en 1862 en fait à peine mention. Feydeau (*o. c.*) signale ses maisons, « presque toutes françaises, plantées sur une rampe de récifs » (1860). En 1864, Ch. Desprez (*Miscellanées*, 9 décembre 1864) raconte que le village s'accroît avec une telle rapidité qu'il promet de toucher bientôt à la fois à Bab-el-Oued et à Pointe Pescade. Le service de voitures a été inauguré au printemps de 1864 ; les terrains à bâtir sont allotés.

régulier de voitures fut inauguré entre Alger et Pointe Pescade sur une route refaite à neuf et macadamisée. Il n'y avait guère alors que 850 habitants agglomérés. Mais la spéculation s'y porta, on allotit les terrains entre la mer et le pied des pentes rapides de la montagne ; Saint-Eugène devait devenir « l'Auteuil, le Saint-Germain d'Alger ¹ ». Les Israélites s'intéressaient à ce site ² ; ils y construisirent des maisons de plaisance entourées de petits jardins et commencèrent même à les habiter d'une manière permanente. Mais les crises de 1867 à 1872 arrêterent ce développement ; en 1876 on ne recensait que 928 habitants, guère plus qu'en 1862 ³. Il est vrai que cette population était doublée et triplée en été. La reprise des affaires, entre 1881 et 1886, ramena un peu de prospérité dans ce petit centre, affranchi de la tutelle d'Alger et érigé en commune autonome depuis 1870 ⁴. La population agglomérée y dépas-

1. Ch. Desprez (*o. c.*) chronique du 9 décembre 1864. En 1866, St Eugène est devenue l'agglomération principale et on lui a accordé un adjoint spécial. Pointe Pescade en est une annexe.

2. Ils étaient 22 en 1861 ; ils sont 101 en 1866, 238 sur 928 habitants en 1876, 412 sur 1.383 en 1881. D'ailleurs, en 1864, on signalait au Conseil municipal d'Alger (20 décembre) que la plupart des habitants de Saint-Eugène étaient des habitants d'Alger. Voir E. Dalles, (*o. c.*), p. 132-143.

3. En 1878, H. Dumont (*o. c.*, p. 30) déclare qu'à Saint-Eugène « tout est à vendre ou à louer... la spéculation s'est trompée ». Ch. Jourdan (*o. c.*, p. 30) trouve en 1879 que le « Bougival des Algériens » a un air mesquin et étriqué. A Pointe Pescade, il ne signale qu'un restaurant « Madrid de barrière », fréquenté surtout par les Israélites. O. Mac-Carthy (*Alger et ses environs*. — Assoc. pour l'avancement des sciences, Alger, 1884, p. 327) note l'importance de cette dernière population depuis quelques années. Les Musulmans, peu nombreux au début, y ont pris une certaine importance depuis peu (voir p. 549). Ils étaient 350 en 1906, 617 en 1911, 909 en 1921, 1001 en 1926.

4. Arrêté préfectoral du 14 septembre 1870. Les habitants, se déclarant délaissés par la Municipalité d'Alger n'avaient cessé de réclamer leur sépara-

sait 2.000 habitants en 1886, 2.600 en 1896 et 3.000 en 1901. Saint-Eugène devait profiter largement de l'amélioration des anciennes voies de communication et de l'ouverture des nouvelles. Pointe Pescade avait cessé de bonne heure ¹ d'être une impasse ; succédant au chemin en corniche que la mer menaçait sans cesse, une route, qui était devenue la rue principale de Saint-Eugène, conduisait bien au-delà, sur Guyotville, centre de la culture des primeurs, sur Coléa, Castiglione, Tipaza et Cherchell. Une ligne de tramways sur rails reliait, en 1895, la petite ville déjà formée au centre d'Alger ² et se prolongeait bientôt par un chemin de fer à voie étroite jusqu'à Coléa et Castiglione ; en 1905 était achevé un magnifique boulevard Front de mer, la « Corniche » algéroise, qui apportait une parure et une vie nouvelles à l'agglomération de Saint-Eugène.

tion depuis 1848, même après avoir obtenu un adjoint spécial (*Arch. M.*, 28 mars 1848, 6 avril 1852, 20 juin 1853, 30 novembre 1857, 20 février 1858, 27 septembre et 21 octobre 1861, 20 décembre 1864, 29 août 1865. Le 14 février 1866, le Conseil de gouvernement réunissait Saint-Eugène et Pointe Pescade. La séparation définitive donna lieu inversement à quelques revendications de la Commune d'Alger, mais elles n'eurent jamais l'acuité des protestations élevées contre celle de Mustapha. La question fut reposée en 1884 (15 décembre), en 1890 (11 avril). Le Conseil général se prononça en faveur d'une rectification de limites qui fut opérée, non sans difficulté, par un décret du 10 avril 1904. On avait songé un moment à réannexer la partie agglomérée à Alger et à donner le reste à la commune d'El Biar. (*Arch. M.*, 25 août 1890, 30 janvier 1891 et surtout *Arch. Nat.* F⁸⁰ dossier non classé, mais communiqué obligeamment à l'auteur par M. Bourgin). Saint-Eugène ne perdit finalement que le petit pâté de l'Ermitage, contigu à l'Hôpital du Dey, le territoire des deux cimetières, chrétien et israélite, et le terrain du Stade.

1. Par l'ouverture du chemin conduisant par Guyotville à Staoueli et rejoignant au-delà la route n° 7 d'Alger au Mazafran et à Coléa. (*Carte du Territoire d'Alger* au 1 : 50.000 révisée en 1864).

2. Voir p. 370.

L'espace manquait pour la développer en profondeur, la déclivité des pentes de la Bouzaréa étant trop accentuée. Mais l'attraction de la mer et celle de la route ont multiplié les constructions légères des « cabanons » d'été, et ont amené, tout le long du littoral et sur près de 8 kilomètres au-delà de Saint-Eugène, la création de nombreuses villas qui forment aujourd'hui les deux petits centres annexes de Pointe Pescade et des Bains Romains. Le premier est devenu un véritable village, un rendez-vous de pêche et de parties de plaisir et une station d'estivage. Plus loin, vers l'Ouest, et jusqu'à Guyotville, la route sera bientôt bordée, du côté de la mer, d'une ligne ininterrompue de villas et de jardins, propriétés des citadins d'Alger, qu'ils habitent le dimanche et pendant toute la saison chaude. Il va sans dire que le commerce d'alimentation de Saint-Eugène — car il n'y a guère d'autre commerce — profite largement de cette transformation.

En 1926, on a recensé dans la commune une population agglomérée de 4.690 habitants concentrée à Saint-Eugèneville. Depuis 1901, l'accroissement est régulier, mais sans qu'on puisse noter aucune poussée témoignant d'une attraction particulière. Ce qu'il y a de plus intéressant, c'est la diminution progressive de l'élément israélite et par contre la progression de la population musulmane. Les Israélites étaient 664 en 1896, ils ne sont plus que 380 ; ils se sont reportés sur Alger et ses constructions neuves¹, tandis que des familles de la bourgeoisie musulmane s'installaient à leur place². Les nationaux étrangers sont relativement moins nombreux qu'à

1. Voir p. 562-564.

2. Voir p. 549 et 598, note 1.

Alger (20 % au lieu de 25)¹. La population éparsée de Saint-Eugène proprement dit peuple la vallée des Consuls et les alentours de Notre-Dame d'Afrique². C'est là que la croissance a été le plus accentuée depuis 1921. Les lotissements y ont été nombreux, on y a construit beaucoup de maisonnettes : ce mouvement n'est d'ailleurs que la propagation de celui qui tend à étirer Bab-el-Oued sur les premières pentes du massif de la Bouzaréa.

En dehors de Saint-Eugène, mais sur le territoire de la commune, c'est Pointe Pescade qui a pris le principal développement, au point de devenir une véritable agglomération distincte ; c'est du reste un fait tout à fait contemporain³. La nature avait ménagé là une véritable plate-forme formant péninsule, où les terrains à construire ne manquaient pas. A côté des Français établis à demeure, une importante usine de ciments attenante à des carrières y a attiré de la main d'œuvre européenne étrangère et indigène. Les Bains Romains forment aussi une section spéciale de la commune, dont les constructions ne sont point ramassées, mais se suivent à la file le long de la route du littoral ; leur destination explique sans doute que la population fixe n'y ait pas augmenté depuis 1911⁴.

1. Par rapport à la population française : 559 contre 2.750, en 1926. Les Espagnols dominant (395), mais les Italiens, ouvriers et jardiniers, sont relativement assez nombreux (227).

2. Vallée des Consuls : 191 habitants en 1921, 381 en 1926 ; Notre-Dame d'Afrique : 76 en 1921, 211 en 1926.

Soit une augmentation totale de 325 habitants. A Saint-Eugène, elle a été de 388. Le nombre des maisons est passé de 40 à 78.

3. Pointe Pescade avait 847 habitants en 1911, 866 en 1921, 1.306 en 1926.

4. Bains Romains : 435 habitants en 1911, 442 en 1921, 456 en 1926. Mais

On doit enfin signaler, pour la commune entière, l'accroissement rapide du nombre des Musulmans, qui a plus que doublé depuis 1906¹. L'examen détaillé des dénombrements de 1921 et 1926 montre que les Kabyles ne négligent pas cette commune et trouvent à s'y employer comme journaliers. Ils étaient moins de 100 en 1921 ; en 1911, nous en avons compté — estimation minimum — 250 ; en 1926 nous en reconnaissons 575.

Aucun territoire de la banlieue d'Alger n'est aussi accidenté que celui de la commune de Bouzaréa. Il n'existe aucune route carrossable qui en unisse directement le centre à l'agglomération de Saint-Eugène, et il y a une vingtaine d'années encore, on n'y accédait de Bab-el-Oued que par le chemin escarpé du Beau Fraisier² ou par l'ancien chemin turc, improprement dénommé « chemin romain », raidillon aussi abrupt que pittoresque, qui du ravin du Frais Vallon et de la célèbre maison « du Médecin maure », escaladait les pentes du versant Nord. Aussi ne trouve-t-on que des groupes d'habitations insignifiants au débouché de ces deux vallées encaissées. Le Beau Fraisier (96 mètres) est d'ailleurs une dépendance de Bab-el-Oued bien plus que du village de Bouzaréa qui le domine de 275 mètres. C'est la section la plus peuplée de la commune³,

le nombre des maisons est passé de 79 en 1921 à 96 en 1926 ; à Pointe Pescade, de 149 à 233.

1. Population indigène de la commune de Saint-Eugène, de 1881 à 1926 :
 1881.. 454 h. 1891.. 547 h. 1901.. 624 h. 1911.. 1060 h. 1926.. 1.631 h.
 1886.. 622 1896.. 579 1906.. 755 1921.. 1.298

2. Route dite des Carrières dont les pentes étaient presque inaccessibles à une voiture chargée.

3. Population totale de la commune de Bouzaréa en 1926 : 2.333 habitants, au Beau Fraisier, 611 habitants, au Frais Vallon 341.

où se rassemblent autour d'une vingtaine de cultivateurs propriétaires une population d'ouvriers et de journaliers européens et indigènes. Le Frais Vallon n'est habité que d'une manière éparse par des laitiers Maltais, des Espagnols jardiniers et maraîchers, dont les produits s'écoulent sur Alger. Dans de telles conditions on hésite à considérer comme un prolongement d'Alger le petit village de Bouzaréa, assis, à quelques mètres au-dessous du sommet, sur le col qui unit le ravin des Beni-Messous à celui du Beau Fraisier. C'est une agglomération bien maigre de 286 habitants¹, dont l'unique chance de développement réside dans la salubrité de son climat et la possibilité d'y créer une station d'estivage.

De là rayonnent aujourd'hui quatre routes carrossables, le chemin forestier de Baïnem vers les Bains Romains et le littoral, celui qui relie Bouzaréa à la route d'El Biar à Cheragas, la nouvelle route de Bouzaréa à El Biar, celle du Frais Vallon sur Bab-el-Oued, enfin la route stratégique du fort et de la batterie Sidi ben Nour. C'est certainement en bordure et aux alentours de celle-ci que l'on observe à l'heure actuelle, près du Village Céleste (Observatoire) et au-dessous de la batterie, les progrès les plus notables de la construction. Les communes de Saint-Eugène, de Bouzaréa et le quartier de Bab-el-Oued se touchent dans la partie basse des pentes et prennent chacune leur part de ce développement que nous avons déjà signalé

1. Si les chiffres des derniers recensements sont exacts, il y aurait une régression marquée ; mais il nous est impossible de savoir si, en 1906 et en 1911, on n'a pas compté comme agglomérée la population du Village Céleste qui en 1925 était de 235 habitants ou celle de la Vigie qui était à la même date de 157.

à deux reprises ¹. D'un autre côté Bouzaréa finira peut-être, dans un avenir assez proche, par se relier à El Biar, le long du chemin où se trouve l'École normale. Mais, par dessus tout, des perspectives nouvelles s'ouvriraient le jour où l'on réaliserait un des projets de funiculaires étudiés depuis longtemps avec l'idée d'unir directement au sommet du massif Bab-el-Oued et Saint-Eugène. Sur le trajet d'une voie de cette nature, on conçoit parfaitement l'installation de nombreuses villas où des estiveurs pourraient jouir à la fois de la fraîcheur du climat et de la beauté incomparable des horizons ².

El Biar, situé à une plus faible attitude (240 mètres) sur un plateau dominant Alger du côté de l'Ouest ³, offrait de meilleures conditions naturelles pour devenir une annexe de la grande ville : en fait il en fut ainsi, même antérieurement à la conquête ⁴. En outre, notre occupation et la mise en valeur par la colonisation des riches terres du Sahel en firent dès le début la clef des routes qui l'unissaient à Alger et consacrèrent ainsi l'importance de cette remarquable position. El Biar se trouva en effet sur le trajet de la première route, commencée en 1832, d'Alger à Blida par Dely Ibrahim et Douera, voie dont un embranchement conduisait à Coléa, et bientôt (1846) sur la nouvelle route de Coléa par Cheragas et Staoueli ⁵. Aussi l'Administration n'eut-elle pas besoin d'intervenir pour

1. Voir p. 433 et 534.

2. Témoin l'admirable Bordj Polignac.

3. Voir p. 41.

4. Voir p. 138.

5. *Tabl. de la sit., o. c.*, de 1837 à 1846-1849. Voir notamment 1844-45 p. 112.

la création d'un centre qui naquit spontanément. Les maisons de campagne et les jardins des Turcs et des Maures étaient passés, dès le lendemain de notre arrivée, entre les mains d'acheteurs et de spéculateurs européens et des propriétés importantes s'étaient constituées¹. En 1838 on recensait dans la commune 425 Européens, en 1846 il y en avait 913, en 1856, 1.038. La population agglomérée n'était cependant pas nombreuse : 274 Européens en 1856, chiffre qui ne donne du reste aucune idée de la prospérité du territoire².

« El Biar, écrit J. Duval en 1853, est un vaste quartier de beaux jardins plutôt qu'un village »³. Barbier, en 1855, s'exprime dans des termes analogues⁴, que l'on retrouvera longtemps dans tous les guides d'Alger et de ses environs. Mais à partir de 1891, les dénombrements quinquennaux témoignent du développement des constructions et de l'accroissement de la population du centre. Elle a plus que doublé de 1886 à 1926, passant de 924 à 1.876 habitants. Le village s'est étiré tout le long de la route du Sahel, en direction de Châ-

1. Lefèvre-Paul. *La région d'El Biar* (*Bull. de la société de géographie d'Alger*, 1921 et 1922) où l'on trouvera des détails sur l'histoire des principaux domaines. Voir aussi Aumerat (*Souvenirs*, o. c., p. 237 et 264).

2. Pour la population agglomérée de 1856 à 1926 voir le tableau de la p. 590, note 1.

Population éparsée d'El Biar de 1856 à 1926 :

1856..	777 (Eur.)	1876..	1.379 h.	1891..	1.790 h.	1906..	2.086 h.	1926..	5.112 h.
1866..	1.260	1881..	1.361	1896..	2.200	1911..	2.745		
1872..	1.087	1886..	1.673	1901..	1.811	1921..	3.831		

Les chiffres de la population agglomérée de 1866, 1876, 1886 non mentionnés précédemment sont respectivement de 402 habitants, 601, 924.

3. J. Duval, o. c., p. 123. Bien que publiée en 1859, la description se rapporte à 1853.

4. Barbier, o. c., p. 104.

602 LE MOUVEMENT DE LA POPULATION

teauneuf, les terrains avoisinants ont été allotés, on a tracé des chemins qui deviendront des rues de villas. Des quartiers de chalets et d'habitations confortables se sont formés sur le plateau même et sur les pentes des versants Nord et Sud. Ainsi s'opère de plus en plus la soudure avec Alger, par les agglomérations à peine séparées de Birtraria, Casablanca et du Climat de France, sur le versant de Bab-el-Oued, par celles de Saint-Raphaël et de Laperlier sur le versant de Mustapha. La route d'El Biar à la Colonne Voirol est d'autre part une avenue de villas presque ininterrompue. Ainsi s'explique l'accroissement considérable qu'a pris la population dite éparsé, expression qui tend, pour quelques sections de la commune, à devenir de plus en plus impropre. Le tableau ci-dessous, qui donne les chiffres comparés de 1921 et de 1926, traduit parfaitement le fait, par les différences que l'on peut noter, non seulement entre ceux de la population, mais encore et surtout entre ceux des maisons recensées : en cinq ans, on en a construit 219¹, dont 154 dans la région qui regarde Alger. Si l'on se reporte au plan d'Alger et des environs mis à jour en 1922 par le Service géographique de l'armée, on se rendra compte de l'influence qu'a pu avoir sur ce développement l'ouverture

1.	1921				1926			
	Mais.	Franç.	Etrang.	Indig.	Mais.	Franç.	Etrang.	Indig.
El Biar (ville)...	142	1.177	358	198	143	1.249	377	250
S ^t -Raphael.....	71	295	69	66	83	397	67	42
Birtraria.....	112	466	79	179	218	609	136	561
Frais-Vallon....	69	295	71	68	95	519	161	165
Aut. sections ...	258	1.298	264	681	323	2.292	401	762
Totaux.....	652	3.531	841	1.192	862	5.066	1.142	1.780
Dont pour la pop. éparsé	490	2.354	483	994	709	2.817	785	1.530

de voies de communications nouvelles, dans l'éventail dont la poignée serait El Biar et les deux branches extrêmes les deux belles routes du Frais Vallon et du boulevard Maréchal Gallieni.

Sur la nature de la population on peut faire quelques remarques. Les Européens constituent une importante majorité, tant à El Biar même que dans les écarts ; à El Biar, ils sont 1.626 sur une population totale de 1.876, dans les écarts 3.582 sur 5.112, au total 5.208 sur 6.988. Mais les deux éléments prépondérants sont, pour la commune entière, l'élément français (4.066) et l'élément musulman (1.772) ; les étrangers ne sont que 1.142. Plus de la moitié des nationaux Français est concentrée à El Biar et dans les sections de Birtraria-Casablanca, de Saint-Raphaël et de la Colonne Voirol qui se sont peuplées de citadins d'Alger en quête de fraîcheur, de points de vue et de commodités de logement. Quant aux Indigènes, peu nombreux dans les régions des belles villas¹ de Saint-Raphaël et de la Colonne Voirol, on les trouve répandus par ailleurs un peu partout, avec un groupement assez important dans la section de Birtraria. On n'est pas étonné de constater une majorité de Kabyles attirés par les travaux de l'agriculture. Les étrangers sont représentés par une minorité riche, où les Anglais ont cessé cependant d'avoir la prédo-

1. Population indigène de la commune d'El Biar de 1856 à 1926.

1856..	322	1872..	317	1886..	410	1901..	380	1921..	1.192
1861..	215	1876..	345	1891..	327	1906..	402	1926..	1.780
1866..	322	1881..	444	1896..	414	1911..	609		

On remarquera une progression, entre 1906 et 1926, analogue à celle que dénotent les dénombrements de la commune de Saint-Eugène. Par ailleurs nous comptons en 1926 au moins 953 Kabyles sur 1.780. Dans la section de Saint-Raphaël, il n'y a que 42 Indigènes sur 506 habitants, dans celle de la Colonne Voirol, 54 sur 269.

minance qui les distinguait, il y a une quarantaine d'années ¹, puis par une majorité d'Espagnols, cultivateurs avant tout et jardiniers ². Les Italiens et quelques Suisses du Tessin se retrouvent comme maçons et ouvriers divers.

El Biar conserve en définitive la physionomie qu'il avait dès les premiers temps de notre occupation : beaucoup de propriétés de plaisance, beaucoup de villas d'agrément, avec cette nuance toutefois, qu'on ne saurait négliger, que de plus en plus toute une population issue d'Alger en fait sa résidence fixe. Les conditions climatiques, particulièrement favorables à l'estivage ³, y contribuent pour une large mesure ; mais d'autres raisons viennent s'y ajouter, telles que le surpeuplement d'une partie de la capitale et la crise du logement. Plus qu'ailleurs l'établissement d'un ou de deux funiculaires précipiterait ce mouvement.

Birmandreis est situé, à 115 mètres, derrière les coteaux de Mustapha, au fond et au coude du ravin de l'Oued Kniss ; un petit col, au Nord, permet de communiquer avec la plaine

1. Lefèvre-Paul, *o. c.* (*Les villas mauresques modernes*). L'auteur signale l'œuvre accomplie par un architecte anglais, M. Bucknall, qui aidé de M. Vidal, d'El Biar, a restauré d'anciennes maisons de campagnes mauresques et en a construit d'autres dans le même style. Sur les Anglais à El Biar, voir aussi Ch. Jourdan (*o. c.*, p. 164-165).

2. Population étrangère de la commune d'El Biar en 1926.

	Espagnols	Italiens	A. Maltais	Autres	Total	Pop. Europ.	Pop. totale
El Biar..	344	16	2	15	377	1.626	1.876
(agglom.)							
éparse	512	98	22	133	765	3.582	5.112
Totaux ..	856	114	24	148	1.142	5.208	6.988

3. Voir p. 72.

de Mustapha. Une fontaine et un café maure, célèbres ¹ parmi les Indigènes, étaient les seules raisons d'être d'une dénomination spéciale, jusqu'au jour où, en 1843 ², fut achevée la nouvelle route d'Alger à Blida et Médea par Birmandreis et Bir-kadem qui devint la route royale n° 1 et prit la place de celle de Douera-Blida. On ne songerait pas à en parler ici si un fait important n'était venu dans les toutes dernières années accroître d'une manière inattendue sa population agglomérée. De 511 habitants en 1911, elle est en effet passée à 1906 en 1921. et à 3.082 en 1926. La population d'Alger a débordé, de part et d'autre du Bois de Boulogne sur le territoire de la commune voisine, et deux agglomérations, divergentes d'ailleurs, se sont constituées, celle de la Colonne Voirol ³ qui s'étend vers Hydra et celle de la Redoute qui descend vers Birmandreis même. Les progrès rapides de ces deux quartiers — on peut les dénommer ainsi — sont attestés par la comparaison des recensements de 1921 et 1926 ⁴. Le gain total, en cinq ans, a été de 887 habitants, et grâce à cet appoint, la population

1. Le nom de Birmandreis est une contraction de Bir Mourad Reïs, le « puits du reïs Mourad ».

2. *Tabl. de la sit., o. c.*, 1842, p. 119. L'ancienne route devint la route provinciale n° 5 d'Alger à Blida. Voir la carte au 1 : 50.000 d'Alger et ses environs. La révision de 1864 a consacré sur cette carte le nouveau classement ; la route impériale n° 1 est devenue d'ailleurs route d'Alger à Laghouat, ce qu'elle est encore de nos jours.

3. Sans parler du développement des constructions au point de contact des communes d'Alger, d'El Biar et de Birmandreis, de nouveaux lotissements ont été faits dans le voisinage d'Hydra et un pont en ciment armé enjambe le ravin qui descend vers Birmandreis. Il facilite l'accès des terrains à construire. Sur le quartier de la Redoute voir p. 430.

4. Population agglomérée de la commune de Birmandreis en 1921 et en 1926 :

considérée comme agglomérée de la commune entière a augmenté de 2.571 habitants depuis 1911 (de 511 à 3.082 habitants).

Kouba est, à l'inverse des autres centres dont nous avons parlé, une création officielle, le deuxième village de colonisation en date (1832), où d'ailleurs le lot des colons embrigadés a cédé la place, en 1836, à des colons libres d'origine française¹. Mais l'agglomération actuelle s'est constituée, vers 1856², non plus sur le versant méridional des coteaux, où se trouvait le Vieux Kouba, mais sur le plateau qui les couronne ; peu à peu elle a travaillé à se souder à la commune d'Alger et au quartier du Ruisseau, surtout depuis l'établissement de la ligne de tramways électriques³ qui a contribué grandement à faire du nouveau Kouba un lieu de villégiature particulière-

	1921					1926				
	Mais.	Franc.	Etrang.	Indig.	Tot.	Mais.	Franc.	Etrang.	Indig.	Tot.
Birmandreis-centre.	66	235	133	43	411	89	373	122	205	700
Colonne Voirol.....	74	350	138	77	565	116	445	198	212	855
Redoute.....	216	607	177	146	930	313	998	333	196	1.527
Totaux.....	356	1.192	448	226	1.906	518	1.816	653	613	3.082
Pop. totale de la commune :	1921 : 3.360 habit.					1926 : 4.305.				

1. Emile Violard. *Les villages algériens*, I, p. 6-8. L'auteur a résumé l'histoire de ce centre.

2. En 1855 Barbier, (*o. c.* p. 99) parle de « quelques masures délabrées », reste du vieux Kouba et de l'ancien camp des « Zephirs » concédé à l'évêque d'Alger pour l'établissement du Séminaire alors en construction. Duval, en 1859 (*o. c.*, p. 140) relate les mêmes faits et note que « de bonne heure », de superbes maisons de campagne se sont établies sur le versant de la baie.

3. La section du Ruisseau à Kouba fut mise en service le 11 novembre 1906.

ment agréable. L'influence de la route ¹, les excellentes conditions climatiques de l'été ², le charme du site, l'admirable panorama qui se déroule d'un côté sur la baie d'Alger et de l'autre sur l'Atlas et la Mitidja, expliquent la faveur dont cette banlieue n'a cessé de jouir depuis quelques années. Près de la moitié de la population communale est aujourd'hui rassemblée au village de Kouba et sur le versant Nord jusqu'au Ruisseau ³. L'élément français prédomine, grâce aux naturalisations ⁴, les Espagnols représentent la majorité de l'élément étranger. Quant aux Indigènes musulmans, on ne peut manquer d'être frappé de leurs progrès numériques dans les vingt dernières années ⁵. En 1901, ils étaient 537 dans la commune, ils sont aujourd'hui plus de 2.500 (2.663 en 1926). La majorité travaille dans les fermes ; les Kabyles se retrouvent ici aussi de plus en plus nombreux. Mais la présence de quelques usines au Ruisseau et le voisinage de Hussein-Dey

1. Route d'Aumale par le Gué de Constantine.

2. Kouba-centre est à 127 mètres d'altitude.

3. En 1926 en effet on a recensé pour Kouba-centre 1.191 habitants et pour la section du Ruisseau, assez improprement rangée dans la population éparse, 1.370, soit au total 2.561 sur 5.468 habitants.

4. Population de Kouba-centre et du Ruisseau en 1926 :

	Français	Espagnols	Italiens	Autres	Indigènes	Total
Kouba-centre.	772	162	7	5	245	1.191
Ruisseau.....	639	140	44	7	540	1.370

5. Population indigène de la commune de Kouba de 1856 à 1926 :

1856..	270	1876..	367	1891..	394	1906..	719	1926..	2.663
1866..	351	1881..	343	1896..	610	1911..	913		
1872..	358	1886..	410	1901..	537	1921..	1602		

On signale que de nombreux Kabyles qui venaient jadis seuls et temporairement ont installé leurs familles à demeure sur le territoire de la commune.

en ont attiré aussi de ce côté un contingent assez important.

Aucun des centres étudiés jusqu'ici n'est redevable de son développement à l'industrie ; il n'en est pas de même de Hussein-Dey, qui lui doit d'être, sans interruption, le prolongement du faubourg algérois de Belcourt et lui devra sans doute, dans un avenir prochain, d'être soudé avec l'agglomération de Maison-Carrée.

Le village qui est devenu ville aujourd'hui a été officiellement consacré comme tel en 1845¹. Un camp de cavalerie, installé à côté de l'ancienne maison de campagne du Dey Hussein, sur le bord de la route d'Alger à « la Maison-Carrée », avait attiré quelques mercantis et quelques tenanciers de guinguettes, auxquels se joignit d'ailleurs une population plus intéressante de jardiniers Mahonnais². Cependant l'agglomération ne comprenait encore, en 1856, que 312 Européens contre 788 épars sur le territoire. Entre cette date et 1866³, elle

1. Arrêté du 25 mai 1845. Voir L. Piesse (*o. e.*, 1879) qui le définit ainsi : « Une agglomération de villas, d'usines, de fermes, de maisons de jardiniers et de guinguettes ».

2. En 1855, Barbier (*o. c.*, p. 102) note que sur la route il n'y a guère que des maraîchers mahonnais. « Les légumes de Hussein-Dey sont très estimés, non seulement à Alger, mais encore en France ; aussi voit-on à Paris chez Chevet des artichauts et des petits pois d'Hussein-Dey ». Il signale l'ancien quartier de cavalerie (voir *Tabl. de la sit.*, 1840, p. 479) devenu le Magasin des Tabaes. Les villas de Hussein-Dey sont, dit-il, très recherchées. J. Duval (*o. c.*, p. 145), en 1859, insiste aussi sur l'importance des cultures maraîchères. Au début et avant que le village fût créé, on y récoltait des fourrages (*Tabl. de la sit.*, 1838, p. 149). En 1838, Hussein-Dey qui ne compte sur son territoire que 433 habitants dont 94 Européens en a fourni 6.000 quintaux.

3. Population agglomérée et éparsée de Hussein-Dey de 1851 à 1926 :

dépassa le millier, se maintint stationnaire, tout comme nous l'avons observé ailleurs, jusqu'à 1872, pour croître bientôt, dépasser 2.000 habitants entre 1886 et 1891, 3.000 entre 1896 et 1901, et monter sans arrêt jusqu'au chiffre de 7.553 qu'elle a atteint en 1926. Ainsi dans les vingt dernières années, le nombre a plus que doublé.

Si l'établissement d'une forte garnison dans la localité et aux alentours immédiats n'a certainement pas été étranger à la vitalité dont elle a fait preuve ¹, elle la doit principalement aux industries variées qui y ont élu domicile. Dès 1879, on y signalait, à côté de l'Entrepôt principal des Tabacs destinés à la Régie française, une importante minoterie et une fabrique de ciments ². A ces usines, qui se sont elles-mêmes développées, d'autres sont venues s'ajouter dans les trente dernières années, industries de la construction mécanique, de l'énergie électrique, de la fabrication de la glace, de la chaudronnerie, de la tonnellerie, et un assez grand nombre d'ateliers plus modestes, qui ont attiré et fixé une population ouvrière européenne et indigène, sans que la culture maraîchère, refoulée cependant, ait abandonné complètement le terrain.

	A	E		A	E		A	E
	—	—		—	—		—	—
1851..	120 (Eur.)	738	1886..	1.843	1.266	1911..	4.310	2.399
1856..	312	788	1891..	2.302	1.460	1921..	6.270	1.604
1866..	1.170 (tot).	668	1896..	2.777	1.480	1926..	7.553	2.523
1872..	1.123	773	1901..	3.459	2.719			
1881..	1.429	1.209	1906..	3.503	2.213			

1. Nous voulons parler non point de l'ancien camp des chasseurs d'Afrique qui ne dura que quelques années, mais de la garnison établie en 1899. La population militaire comptée à part était en 1901, de 584, en 1906, de 623, en 1911, de 1.115, en 1921 de 1.753, en 1926 de 2.066.

2. L. Piesse (*o. c.*) signale la minoterie Narbonne devenue une vaste usine et les établissements Pavin de Lafarge.

De l'examen des dénombremens quinquennaux ressortent quelques faits notables. En premier lieu, l'écart numérique entre la population agglomérée et la population éparsé de la commune n'a cessé de grandir, depuis 1901 surtout, au profit de la première. De 842 unités, il est passé en 1926 à 5.030. Aucun des centres de la banlieue attenante à Alger ne peut à cet égard lui être comparé. Saint Eugène est la seule commune où la population agglomérée soit supérieure à l'autre ; or cette dernière représente encore 50 % de la première¹, tandis qu'à Hussein-Dey, la proportion n'est plus que de 36 %, bien que la superficie du territoire communal dépasse celle de Saint-Eugène, (1.354 hectares contre 1.018). Au fur et à mesure que la petite ville se formait, la proportion diminuait comme de juste ; quelques chiffres montrent nettement qu'il s'agit d'un fait récent. En 1881, la population éparsé égalait 86 % de la population agglomérée, en 1901, 78 % seulement, en 1911, 55 %, en 1921, 39 % et en 1926, 36 %.

On peut noter en second lieu l'importance toute particulière des éléments d'origine européenne étrangère. En 1906², le groupe des naturalisés et étrangers représente 65 % de la population européenne, en 1911, 66 %, en 1921, 68, 2 % et à

1. Soit 2.354 contre 4.690.

2. Population des naturalisés et des étrangers de 1906 à 1921 à Hussein-Dey :

	Naturalisés	Etrangers	Total	Européens
1906.....	1.403	1.872	3.275	5.045
1911.....	1.628	2.089	3.717	5.643
1921.....	1.980	2.249	4.229	6.221

A cette dernière date, on recense 1.977 Français d'origine. Il est arrivé souvent que des étrangers fils de naturalisés ont déclaré être Français d'origine.

cette dernière date, il y avait autant de naturalisés que de Français d'origine, en admettant bien entendu que cette dernière dénomination ait été toujours appliquée justement, ce dont il est permis de douter. On s'explique qu'il en soit ainsi, si l'on songe que le premier peuplement européen fut essentiellement espagnol¹, et que le développement de l'industrie a eu toujours pour effet en Algérie d'attirer des ouvriers étrangers plutôt que des Français. En 1856, il y avait dans la commune de Hussein-Dey 764 étrangers pour 328 Français, en 1866, 1.150 d'une part et 448 de l'autre, en 1876, 1.214 et 424, en 1886, 1945 et 744, en 1896, 2.387 et 1.192 parmi lesquels il faut supposer un certain nombre de naturalisés en vertu de la loi de 1889. Le ralentissement de l'immigration, entre 1921 et 1926, s'est fait certainement sentir ici plus que dans les autres communes de la banlieue d'Alger ; l'absorption des étrangers par la naturalisation automatique ne suffit pas à expliquer la chute du chiffre², sensible surtout dans la portion agglomérée qui a perdu 784 unités. Il s'agit évidemment de cette main d'œuvre instable que nous avons déjà reconnue dans Alger même ; l'élément italien a presque seul contribué au fléchissement des chiffres³.

Quant à la population indigène, elle est manifestement en

1. En 1856 on compte dans la commune 648 Espagnols contre 328 Français.

2. Population étrangère agglomérée et éparses de la commune de Hussein-Dey en 1921 et 1926 :

1921	Agglomérée....	2.098	Éparses..	155
1926	<i>id.</i>	1.314	<i>id.</i>	178
Comparaison.....		— 784		+ 23

3. En 1921, les Italiens de la commune sont 991 ; ils ne sont plus que 272 en 1926.

voie d'accroissement, aussi bien dans l'agglomération qu'au dehors. Deux dates de recensements sont particulièrement notables à ce point de vue : 1891 et 1911 ; depuis la première, elle a plus que triplé ¹. En 1926 on constate que la moitié des indigènes de la commune est répandue dans les fermes, et l'on y rencontre beaucoup de Kabyles originaires des communes de Sidi Aïch, d'Azeffoun, de Palestro et de l'Oued Marsa. Seuls les Musulmans sont plus nombreux hors du centre que dans la ville, qui, même à l'état de village, n'en a jamais contenu beaucoup. Hussein-Dey est de toutes les communes limitrophes d'Alger celle où ils sont en plus faible minorité ² ; mais il est fort à croire qu'ils ne manqueront pas ici comme ailleurs — et sans doute les chiffres témoignent-ils de ce mouvement — de prendre progressivement la place laissée libre par la main d'œuvre étrangère, voire même de l'évincer.

Bien qu'il subsiste encore un intervalle non bâti entre les dernières maisons agglomérées de Hussein-Dey (Nouvel Ambert) et les premières de Maison-Carrée, on ne peut passer sous silence, quand on parle de la banlieue d'Alger, une petite ville, dont la population dépasse aujourd'hui 11.000 habitants (11.529 en 1926) et que son marché comme ses industries

1. Population indigène musulmane de Hussein-Dey de 1851 à 1926 :

1851..	239 h.	1872..	278 h.	1891..	612 h.	1911..	1.066 h.	
1856..	242	1876..	352	1896..	666	1921..	1.653	{ aggl. 412
								{ ép. 1.241
1861..	233	1881..	371	1901..	756	1926..	1.967	{ aggl. 511
								{ ép. 1.427
1866..	238	1886..	384	1906..	656			

2. Ils représentent en effet à Hussein-Dey 18 % de la population totale, 23 % à Saint-Eugène, 25 % à El Biar, 29 % à Birmandreis, 37 % à Bouzaréa, 48 % à Kouba.

rattachent étroitement à la capitale et à son port. Il s'agit en effet de l'agglomération la plus forte des environs immédiats d'Alger.

Elle est née cependant la dernière et ses débuts ont été particulièrement lents et difficiles. En 1856, lorsque fut organisée la commune de la Ressauta ¹, il n'y avait encore que 65 Européens formant un petit hameau, sur la rive droite de l'Harrach, au pied de l'ancien bordj turc ² que nous avions occupé dès 1830 et réarmé pour défendre le passage de la rivière et surveiller la partie Est de la Mitidja. L'insécurité et l'insalubrité ³ en avaient jusqu'alors à peu près complètement interdit le peuplement. Le décret du 22 août 1861 fut l'acte de naissance du village de Maison-Carrée, considéré comme centre-annexe de la Ressauta ; la population agglomérée n'était cependant alors que de 216 habitants ⁴. Mais l'année suivante, un arrêté préfectoral du 27 novembre 1862, d'une bien plus grande importance, y instituait un marché de bestiaux fixé au vendredi de chaque semaine ⁵. Maison-Carrée est certainement redevable de sa prospérité à cette décision administrative. De 1862 à 1870, la population de la commune

1. Décret du 31 décembre 1856.

2. Le Bordj el Kantara ou « bordj du pont ». La hauteur sur laquelle il était construit s'appelait le Drâa el Harrach ou « colline de l'Harrach ».

3. La Maison Carrée, comme on appelait le bordj, fut constamment attaquée ou menacée jusqu'en 1845. Quant à l'insalubrité, on tenta d'y remédier dès 1833 par des travaux de dessèchement exécutés dans la plaine marécageuse de l'Harrach inférieur (*Tabl. de la sit., o. c.*, 1838 et années suivantes).

4. *Département d'Alger. Recueil des actes administratifs*, 1862. Tabl. A. En 1861, on donna un adjoint spécial à la commune annexe de Maison Carrée.

5. *Idem*, p. 144.

passait de 1.295 habitants à 3.035. En 1870 les droits de place donnaient des bénéfices supérieurs à ceux du marché de l'Arba, sans pouvoir d'ailleurs rivaliser avec ceux de Boufarik qui occupait le premier rang dans le département ; mais le produit des droits d'abattage, en raison de la proximité plus grande d'Alger, n'était pas très sensiblement inférieur à celui du grand marché de la plaine¹.

Maison-Carrée a grandi comme agglomération surtout depuis 1886, et les progrès ont été plus rapides que dans tous les autres centres de la banlieue d'Alger. De 2.141 habitants, la population est passée en 1901 à 4.655, en 1911 à 6.808, en 1921 à 8.901, en 1926 à 11.529. L'industrie a en effet, surtout dans les vingt-cinq dernières années, collaboré avec le commerce européen et indigène accru d'ailleurs dans de fortes proportions. Moulins, briqueteries, distilleries, fabriques de produits chimiques, ont réclamé une main d'œuvre importante, en même temps que la présence et la prospérité d'un grand marché groupaient et multipliaient les petits négoce et les métiers communs à ces centres d'attraction, magasins et boutiques, restaurants, cafés, gargotes, petits ateliers de réparation, etc. Maison-Carrée possède en outre une garnison² et plusieurs établissements d'instruction, une École primaire supérieure, un Institut agricole et un Institut industriel. Une petite ville s'est ainsi formée, dont le développement s'est

1. *Département d'Alger, o. c.*, 1870, p. 114-117. Le produit des droits de place du marché de Maison Carrée est à cette date de 4.342 francs, à l'Arba, il est de 3.697 francs, à Boufarik, de 33.684 francs. Mais les droits d'abattage rapportent à Maison Carrée 6.953 francs et à Boufarik 8.510 francs.

2. C'est la portion centrale et le dépôt du 5^e Régiment de Tirailleurs Algériens.

fait surtout dans la partie haute, à l'abri des inondations et des miasmes de l'Harrach, par les quartiers du Parc et de Belfort ¹.

La majorité de la population européenne est d'origine étrangère, naturalisée ou non ². L'élément espagnol prédomine avec une supériorité numérique écrasante ³, dont on n'a pas lieu d'être surpris, étant donné la position de Maison-Carrée entre deux centres peuplés par les « Mahonnais » dès l'origine, Hussein-Dey et Fort de l'Eau. L'accroissement de la population indigène dans les vingt dernières années a été particulièrement remarquable ; le nombre des Musulmans est passé, entre 1906 et 1926, de 1.136 à 5.038 ⁴. La plupart sont des ouvriers, des manœuvres d'usines ⁵, des journaliers agricoles, des terrassiers, des portefaix, des maquignons, des garçons d'écurie, des bouchers, des marchands de légumes, beaucoup de cafetiers et de gargotiers, des épiciers et des marchands de tissus

1. Ces deux quartiers ont en 1926 une population de 3.814 habitants, soit le tiers de la population totale.

2. C'est ce qui ressort des recensements de 1911 et 1921. En 1911, on compte 1.239 étrangers et 1.767 naturalisés, soit 3.006 sur 4.740 Européens ; en 1921, les chiffres respectifs sont 1.488 et 1.457, au total 2.945 sur 5.412 Européens.

3. Ils sont, en 1926, 1.147 sur 1.678 étrangers ; on ne constate pas ici la diminution observée à Alger. Elle aurait porté plutôt sur les Italiens (284 au lieu de 342 en 1921).

4. Population indigène agglomérée de Maison Carrée de 1906 à 1926.
1906 : 1.136 habitants ; 1911 : 2.068 habitants ; 1921 : 3.489 habitants ;
1926 : 5.038 habitants.

5. Il y a aussi quelques petits ateliers indigènes pour la vannerie notamment, dont l'écoulement est aisé dans un marché. On ne doit pas oublier d'ailleurs que Maison Carrée est, outre un marché de bétail, un marché important de légumes.

Mozabites¹ ou Kabyles. Ce dernier élément aussi apte au négoce qu'aux travaux manuels se trouve particulièrement à son aise dans un centre qui est à la fois agricole, industriel et commercial. On sait par ailleurs qu'il n'y a pas en Algérie de population plus mobile ; or Maison-Carrée est un nœud de routes et de chemins de fer desservi dans toutes les directions par des moyens de transport multiples, trains, tramways, autobus, voitures publiques² ; c'est déjà une gare et un faubourg de la capitale, où les Indigènes de toute origine trouvent facilement à se ravitailler en produits manufacturés et en denrées coloniales apportés d'Alger.

Quelques faits saillants se dégagent de cette étude rapide de la banlieue d'Alger. En premier lieu, il est manifeste que la population agglomérée y a augmenté depuis 1881 dans une proportion supérieure à celle de la population éparse. A cette date, elle représentait 45 % de la population totale ; en 1911, 54 %, en 1926 plus de 58 %. Les communes qui se sont le plus distinguées dans cette progression sont celles de Birmandreïs sur laquelle Alger a débordé, de Kouba qui s'est peuplée surtout dans le voisinage de la grande ville, mais principalement de Hussein-Dey et de Maison-Carrée, dont les gains, de 1921 à

1. Il y avait en effet, en 1926, 32 commerçants Mozabites.

2. Maison Carrée est en effet la gare de bifurcation de la ligne Alger-Oran et de la ligne Alger-Constantine sur laquelle s'embranchent toutes celles de l'Est, et notamment celles de la Kabylie. Là bifurquent également la route de Constantine, celle d'Aumale-Bou Sââda par l'Arba et Tablat et d'autres moins importantes. Maison Carrée est reliée à Alger par une ligne de tramway électriques que prolonge le réseau à vapeur des C. F. R. A. sur Aïn Taya et sur Rovigo. C'est enfin une halte sur de nombreuses lignes d'autobus que les Indigènes affectionnent particulièrement.

1926, dépassent 65 % de l'accroissement total de la banlieue.

C'est donc la banlieue de l'Est et du Sud-Est qui a pris le plus grand développement. La population des quatre centres désignés ci-dessus figurait en 1881 pour 49 % dans le total de la population agglomérée ; en 1901, pour 64 %, en 1911 pour 66 %, en 1926 pour 77 %¹. Ce fait est en relation avec la croissance d'Alger dans les mêmes directions, avec la présence dans cette région des routes principales de l'intérieur, avec la spécialisation industrielle qui la distingue définitivement. La région Ouest et Nord-Ouest, avec El Biar, Bouzaréa, Saint-Eugène et Pointe Pescade, exerce une attraction d'un autre genre, pour les qualités de son climat et pour l'agrément de ses sites. Elle tend d'ailleurs, comme nous l'avons vu à changer de caractère : la villégiature d'été se transforme en séjour permanent. Par ailleurs il faut bien reconnaître que cette région bénéficierait de sa position qui la rapproche beaucoup plus du centre des affaires de la capitale, si l'on se décidait à doter les hauteurs de Mustapha, d'Alger et de Saint-Eugène de ces funiculaires depuis si longtemps réclamés. Les faubourgs industriels, comme ceux de l'Est écartent évidemment toute une catégorie de la population qui donnera toujours la préférence aux quartiers dépourvus d'usines.

Il est un dernier fait que l'on ne saurait manquer de souligner. La région Est exerce sur la population européenne étrangère

1. Population totale agglomérée des communes de Birmandreis, Kouba, Hussein-Dey et Maison Carrée de 1881 à 1926 :

1881.....	3.414 h.	(pop. totale de la banlieue : 5.718 h.)
1901.....	8.958	(<i>idem</i> : 13.880)
1911.....	12.246	(<i>idem</i> : 18.507)
1926.....	23.355	(<i>idem</i> : 30.207)

et sur la population indigène une attraction qu'expliquent les ressources offertes par elle à la main d'œuvre ouvrière. C'est là, dans la banlieue d'Alger, que les étrangers sont le plus nombreux ; en 1921 on en comptait 4.238 contre 1.017 dans l'autre région, 3.577 en 1926 contre 1.435. Mais l'élément musulman y progresse de plus en plus dans des proportions qui ne sont atteintes nulle part ailleurs, même dans l'intérieur de la grande ville. En vingt ans, de 1906 à 1926, le nombre des Indigènes a presque quintuplé dans la région Est, alors que dans l'autre il n'a même pas doublé¹ ; le mouvement s'est notablement précipité dans les cinq dernières années. Maison-Carrée est le centre où ils sont dans la plus forte proportion ; c'est la porte d'entrée naturelle par laquelle ils filtrent peu à peu vers Alger ; n'est-ce pas là précisément qu'aboutissent les routes des deux Kabylies vers la capitale ?

1. Population indigène de la banlieue Est :

1906.. 1.280 h., 1911.. 2.480 h., 1921.. 4.268 h. 1926.. 6.023 h.

V

LA VIE ÉCONOMIQUE

CHAPITRE I

LE PORT ¹

Le principal facteur de la vie économique d'Alger est évidemment son port. Il en était ainsi avant même que les pirates turcs en eussent fait leur repaire ; les variations du honteux trafic dont il fut le centre eurent une influence prépondérante sur le degré de prospérité de la ville, avant notre occupation. Et depuis, son histoire a continué à être étroitement liée à celle de la capitale, comme à celle de la colonie, dont elle reflète les crises de langueur et les poussées de croissance. On y trouve

1. Les renseignements statistiques sur le port d'Alger sont rassemblés dans deux publications annuelles : celle de la *Chambre de commerce d'Alger* qui depuis 1900, publie chaque année un volume de *Documents statistiques. Port d'Alger* et celle du service des *Ponts et Chaussées (Statistique des ports maritimes de commerce. Port d'Alger)*. La première utilise les documents fournis par les services du Port, des Ponts et Chaussées et de la Douane et dispense, à ce dernier titre, de recourir à la publication annuelle du *Gouvernement général de l'Algérie. (Direction des Douanes. Documents statistiques sur le commerce de l'Algérie)*. On y trouve également un exposé des travaux en cours ou projetés. Pour en suivre plus complètement l'histoire, il faut recourir au *Bulletin de la Chambre de commerce d'Alger*, publication mensuelle et à l'*Exposé des travaux de la Chambre de commerce*, qui est annuel.

les mêmes conceptions, les mêmes incertitudes, sans toutefois que leurs conséquences aient eu pour l'avenir la même gravité. Il est plus facile en effet d'améliorer, et même de refaire un port, qu'une cité où la densité des constructions et des habitants reste une donnée primordiale dans les problèmes essentiels de l'urbanisme et oppose trop souvent à la réalisation des progrès la résistance d'un noyau quasi indestructible.

Tout comme la ville, le port d'Alger a été, pendant de longues années, considéré avant tout comme un organe militaire de ravitaillement, de refuge, de défense et au besoin d'attaque. C'est vers 1840, à l'époque même où l'on inaugurerait des travaux de fortification pour faire de la place un vaste camp retranché, que l'on décidait aussi d'en faire une base navale comparable à celle de Toulon. D'autre part, jusque vers 1860, les statistiques de la Douane, qu'il faut interpréter avec prudence, accusent à l'entrée des montées subites comme celles de 1840 ou de 1855, comme aussi des chutes brusques comme celles de 1849 ou de 1859. Elles s'expliquent en majeure partie par les diverses phases de la conquête et correspondent à des périodes d'activité ou à des temps d'arrêt des opérations, Alger étant alors le principal centre de ravitaillement de nos troupes.

Mais peu à peu la vérité se fait jour. Il appert que la fonction principale du port sera tout autre. Indépendamment des besoins de la population civile que l'absence de combustibles minéraux et de grandes industries rend tributaire des pays d'outre-mer, il doit de plus en plus satisfaire ceux de toute la région centrale de l'Algérie qui constitue son aire d'attraction et d'expansion. Il est en outre, dans des limites analogues,

le débouché maritime nécessaire et à peu près unique des produits que l'exploitation du sol et du sous-sol livre à l'activité du commerce extérieur. Toute sa vie en dépend, comme en dépend aussi la vie commerciale de la ville dont il devient la raison d'être principale. Une série de mauvaises récoltes amène un ralentissement dans les exportations et par contre-coup dans les importations ; la même crise financière qui arrête les transactions commerciales, l'immigration et la construction affecte aussi le mouvement de la navigation et fait le vide dans les bassins et sur les quais. Aussi n'est-il pas étonnant que certaines dates critiques dans l'histoire de la ville se retrouvent dans celle du développement de son port, et au premier rang la date qui a été marquée par les premières exportations de vins algériens.

Pareillement, la ville et le port ont suivi dans leur extension la même direction principale, celle du Sud. Il s'est trouvé que les circonstances naturelles offraient à notre établissement maritime, de ce côté même, ses plus grandes facilités de développement, de même que l'orientation des grandes routes de l'intérieur vers le Sud et le Sud-Est et la topographie du site conviaient dès le début la population urbaine à s'établir sur leur parcours. Le port s'est donc étendu dans le même sens que la ville, et le même décentrement s'est produit pour l'un comme pour l'autre. Dès aujourd'hui, il est permis de croire que la création de nouveaux bassins changera la physiologie et les fonctions urbaines de toute la partie Sud-Est de Mustapha. Par ailleurs, l'existence du noyau de la vieille cité des Barbaresques, devenue le premier Alger des Français, a fixé tout auprès de l'ancienne darse des pirates le point d'attache des relations régulières de la capitale africaine avec

la France, à côté de cette place du Gouvernement qui, jusqu'à des temps tout contemporains, est restée le centre et le cœur d'Alger.

Nous aurons donc plus d'une fois à noter ce parallélisme des deux histoires, qui cependant n'est pas absolu ; car d'autres circonstances particulières sont intervenues et interviendront sans doute dans celle du port, pour en régler, réduire ou accroître les fonctions, pour modifier la nature et les éléments du trafic. Un port est un organe de circulation ; son activité et sa prospérité sont de plus en plus commandées par l'importance relative des routes maritimes et par sa participation à la circulation mondiale. Or ce sont là des éléments variables. L'ouverture du canal de Suez a donné un sens nouveau à la position d'Alger. D'autre part les transformations successives de l'instrument de transport qu'est le navire ont imposé de nouvelles conditions nautiques et une réadaptation des bassins, des quais, des moyens de ravitaillement en combustibles. Il est enfin un ordre de faits qui plus que jamais réclame l'attention des ingénieurs et des chambres de commerce. L'outillage des ports, comme celui des usines, est un facteur essentiel dans la lutte que poursuivent les concurrents. Le succès est réservé à ceux qui seront le mieux exploités, et où l'on réalisera le maximum de rendement dans le minimum de temps et avec le minimum de main d'œuvre.

Quelle est, à ces divers points de vue, la situation actuelle du port d'Alger, quelles en sont les fonctions, est-il en état de les remplir parfaitement, quelle place occupe-t-il dans la colonie et parmi les ports français, telles sont les principales questions auxquelles nous aurons à répondre. Mais auparavant il ne sera pas inutile de suivre, à travers l'histoire des

travaux, l'évolution des idées qui ont présidé à sa construction et à son exploitation.

I. — HISTOIRE DES TRAVAUX.

On peut distinguer dans l'histoire des travaux du port d'Alger trois dates essentielles qui permettent de la partager en quatre périodes : 1^o De 1830 à 1848, on travaille à améliorer l'ancien port des Turcs, et, tout en reconnaissant la nécessité de l'agrandir, on hésite entre plusieurs solutions, ce qui n'empêche pas de pousser les travaux d'une jetée dont la direction doit, en cours d'exécution, se conformer à des programmes différents ; c'est par excellence la période des tâtonnements. 2^o En 1848, on adopte enfin définitivement un projet inspiré surtout par des préoccupations d'ordre militaire. L'exécution qui dure plus de vingt ans dote Alger d'un port qui, sans être parfait, suffit néanmoins à ses besoins. 3^o En 1892, l'accroissement du trafic au-delà de toute prévision réclamant l'extension de la nappe d'eau abritée et surtout des quais et des terre-pleins, on se décide à adopter un nouveau programme d'amélioration et d'agrandissement, celui d'où est sorti l'arrière-port de l'Agha, constitué progressivement par deux bassins et trois môles. 4^o Enfin de nouveaux progrès, traduits par le triplement du tonnage métrique en douze ans, conduisent à des conceptions beaucoup plus vastes et plus modernes, celles du programme de 1912, dont les travaux sont actuellement en cours d'exécution.

1^o De 1830 à 1848.

Le port que nous avaient laissé les Turcs ¹ était une darse d'environ 3 hect. 50 ares, profonde de 3 à 6 mètres et ouverte vers le Sud par une passe de 130 mètres ; elle pouvait contenir au maximum 60 bateaux de 300 à 400 tonneaux. Abri plutôt précaire ², dont ils avaient maintes fois éprouvé l'insuffisance, et qui, médiocrement entretenu dans les derniers temps de la Régence, se ressentait de leur décadence maritime. Incertains sur la destination et sur la conservation même de leur conquête, les nouveaux maîtres d'Alger étaient bien obligés cependant d'utiliser ce mouillage, et à cet effet de l'entretenir et de l'améliorer. Les ingénieurs Noël, en 1831, Prus en 1832-1833, et Poirel de 1833 à 1837, travaillèrent successivement à refaire à neuf tout le corps de la jetée Kheir-ed-din, qu'ils avaient trouvé dans un état lamentable, à combler les affouillements produits dans le massif même par les lames du large, à réparer le Grand Môle ³ dont le musoir était ouvert par une large brèche et à en doubler l'épaisseur, à reconstruire les quais de la darse du côté du Nord et du Nord-Ouest. La protection fut ainsi assurée, au moins du côté le plus vulnérable. Poirel avait utilisé pour les fondations à la mer, mais en la perfectionnant, une invention de l'ingénieur français Vicat, l'immersion de

1. Voir la description précise et le plan de Sander-Rang (o. c.). On trouvera un historique général des travaux du port d'Alger dans la notice de Trèves (*Min. des Trav. Publics. Ports maritimes de la France*. Paris s. d.

2. Voir p. 112-114.

3. Voir p. 111.

blocs artificiels en béton, de 10 mètres cubes, coulés dans des caisses. Il avait pris soin d'aller organiser lui-même les chantiers où l'on tamisait la pouzzolane, au lieu d'origine, la carrière de Saint-Paul à Rome. Cet ingénieur de haute valeur, qui devait conserver la direction des travaux hydrauliques jusqu'en 1846, mérite d'être considéré comme un créateur¹. C'est lui qui a rendu possible la construction d'ouvrages, formidables pour l'époque, nécessitant des fondations à plus de 20 mètres de profondeur, qui a conçu dans le menu détail et réalisé tout un matériel parfaitement approprié à toutes les phases de l'exécution². Il trouva un auxiliaire précieux en la personne du savant professeur Aimé³, un des précurseurs de l'océanographie française, dont la belle étude sur les mouvements moléculaires des vagues lui fournit de très utiles indications.

La catastrophe du 11 février 1835⁴, survenue à la suite d'un violent coup de vent du Nord, démontra la nécessité de prendre au plus tôt une décision pour agrandir le port, pour le mieux couvrir ou pour en construire un autre. Le nombre des

1. *Arch. D. F.*, cart. 7, n° 2. Port d'Alger. Michel Chevalier lui rendit hommage dans un long article du *Journal des Débats* (18 juin 1842). Il y signalait son *Mémoire sur les travaux à la mer*, comprenant l'historique des travaux exécutés au port d'Alger et l'exposé complet et détaillé d'un système de fondation à la mer au moyen de blocs de béton ». (2 vol. Paris, 1841).

2. Ce matériel est décrit, avec des planches, dans la notice de Trèves (*o. c.*, p. 570 et suivantes).

3. Voir p. 448.

4. A. Bérard. *Description nautique des côtes de l'Algérie* (*o. c.*, p. 63). 18 bâtiments furent broyés sur la côte à côté du port et dans le port même, 5 eurent de graves avaries. Le peintre de marine Morel Fatio en a fait le sujet de son tableau « Un coup de vent à Alger », (Musée d'Alger).

navires augmentait et leur sécurité en était d'autant plus compromise¹. Les projets apparurent alors. Il s'agissait bien entendu de faire un port de guerre accessible aux navires de haut bord². Il est curieux de constater que la première idée fut, pour réserver à la marine de l'État l'ancien port agrandi, de reléguer la marine marchande dans un port neuf à créer au Nord du premier et de la jetée Kheir-ed-din³. L'amiral Gallois, puis l'ingénieur hydrographe Dortet de Tressan proposèrent la création d'un grand bassin de 30 hectares environ formé en réunissant les rochers voisins du Fort neuf à l'extrémité de l'îlot de l'Amirauté au moyen d'un môle demi-circulaire avec une passe ouverte dans la jetée Kheir-ed-din. Poirel fit rejeter fort heureusement ce projet, qui n'aurait donné qu'un mouillage sans profondeur, et qui méconnaissait l'orientation véritable de la ville, à laquelle il aurait fini par tourner le dos⁴. L'idée devait d'ailleurs reparaître plus tard dans le projet présenté en 1845 par l'ingénieur Lieussou, qui modifiait seulement la forme du môle protecteur. La Commission nautique déclara judicieusement que le port ne devait pas se développer vers le Nord, mais bien vers le Sud, et ce fut par bonheur

1. Le règlement du port obligeait les navires au bout de vingt jours à céder la place à ceux qui attendaient, disposés en une double chaîne au nombre de 40 à 50, entassés les uns contre les autres, au risque de se heurter, de rompre leurs cables, de chasser sur leurs ancres, et de se jeter à la côte contre les falaises de la ville (Sander-Rang, *o. c.*)

2. Trèves, *o. c.*, p. 523.

3. Sander-Rang (*o. c.*) nous apprend que l'idée en était venue au Dey Mustapha.

4. Il est vrai que quelques gens imaginaient alors la création d'une cité moderne et française au-delà de la porte Bab-el-Oued, le Baron Baude par exemple (*o. c.*, p. 97). Voir p. 250.

vers cette dernière direction que furent désormais orientés les plans et les travaux.

Une raison majeure plaidait dans ce sens. Le mouillage naturel d'Alger, au Sud de la darse des Barbaresques, avait, pour compenser de graves défauts, une qualité précieuse, la profondeur. A 100 mètres de la falaise côtière, distance présumée du mur de quai à construire, on pouvait compter sur des fonds de 3 à 6 mètres, et à 400 mètres, on rencontrait plus de 12 mètres. Au droit de l'escarpe de Bab-Azoun, à 300 mètres environ de distance, l'îlot Al Djefna pouvait être utilisé comme tête d'un môle, et de même à 250 mètres plus loin, à l'Est-Sud-Est, une roche dite « Roche sans nom », par 7 et 9 mètres de profondeur¹. Il est vrai que, si la drague n'aurait guère à travailler, la construction des jetées destinées à enclore le nouveau port exigerait l'immersion d'un formidable cube de matériaux. On ne pouvait, en tous cas, vu l'importance de pareils travaux, les entreprendre sans un plan bien arrêté, dérivant de conceptions nettes sur la destination des bassins à délimiter. Or c'est précisément cette clarté qui fit défaut. Alger serait-il un port de guerre ou un port de commerce, ou les deux à la fois ; dans ce dernier cas, quel serait le principal, quel serait l'accessoire ? Jusqu'à 1840, à vrai dire, on ne le sut pas. De là la timidité et les retouches que l'on fit subir aux divers projets.

Comme les événements militaires faisaient d'Alger le port de débarquement et la base de ravitaillement, de plus en plus encombrée, il fallait de toute urgence garantir aux navires

1. Voir la carte de l'*Hydrographie française* n° 3465 : *Plan du port d'Alger et de ses environs* levée en 1859 et publiée en 1875.

une sécurité moins précaire¹. On accepta donc en principe, en 1837, un projet demandé à Poirel, qui comportait le prolongement du Grand Môle vers le Sud un quart-Sud-Ouest par une jetée de 570 mètres, et une autre jetée enracinée à Bab-Azoun reliant à la terre ferme l'îlot Al Djefna, et même éventuellement la Roche sans nom. Ainsi aurait été constituée une nappe d'eau de 15 à 20 hectares². Mais on alla au plus pressé, et, sans se décider sur l'ensemble d'une manière définitive, on commença la jetée du Nord, dont une centaine de mètres étaient construits à la fin de 1839 ; à cet effet, on constitua les chantiers pour la fabrication des blocs de béton sur le Grand Môle et sur des quais provisoires établis au Sud-Ouest de la Santé. Grâce à cette amorce de jetée, la darse put abriter, sans le moindre accident, tous les navires dont elle fut constamment remplie pendant l'hiver de 1839-1840. Mais, en 1839, l'Inspecteur général Bernard et la Marine militaire réclamèrent un port plus considérable et une ouverture permettant des manœuvres plus commodes pour la marine à voiles qui, ne l'oublions pas, était encore la principale à cette époque. Sur leurs suggestions, on obliqua la direction de la jetée Nord

1. Poirel (*o. c.*) signale avoir constaté, après une tempête, qu'un bloc de un mètre cube a été déplacé dans le port d'Alger de 30 mètres horizontalement et soulevé à 4 mètres sur le terre-plein du môle. Il concluait avec Aimé qu'il fallait couler des blocs d'au moins 20 à 25 tonnes.

2. *Arch. D. F.*, cart. 7 n° 2. Plan. « Projets divers pour le port d'Alger. Ces projets, dessinés au Dépôt général de la Guerre sont classés dans l'ordre chronologique de leur présentation ». Il y en a 9 : 1° Projet Poirel ; 2° Projet Rang ; 3° Projet Raffeneau de Lisle n° 1 ; 4° Projet Raffeneau de Lisle n° 2 ; 5° Projet Raffeneau de Lisle n° 3 ; 6° Projet Delassaux ; 7° Projet Lainé ; 8° Projet Raffeneau de Lisle n° 4 ; 9° Projet Bernard. On trouvera la reproduction des plans dans les ouvrages mentionnés de Trèves et de Gauckler (p. 40).

de 24° 45' vers l'Est. Cet ouvrage commençait ainsi à décrire la courbe fâcheuse qui allait en faire un contre-sens irréparable.

Deux événements, l'un militaire et l'autre politique, décidaient, en 1840, le Gouvernement à créer un grand établissement naval à Alger. Tout d'abord la conquête étendue allait succéder à l'occupation restreinte. En outre, et l'on ne saurait trop insister sur ce fait, nos relations avec l'Angleterre étaient de plus en plus tendues chaque jour ; les difficultés soulevées par la question d'Egypte, l'humiliation subie lors du traité de Londres, du 15 juillet 1840, laissaient dans les milieux militaires et maritimes, l'orage une fois passé, la conviction que nous devons nous défendre fortement dans la Méditerranée et que la colonie naissante offusquait l'œil jaloux de notre rivale ¹. C'est donc avant tout un port militaire que l'on méditait de construire ; mais en même temps, comme l'avenir de la colonie et le rôle destiné à la capitale se dessinaient de mieux en mieux, la mission confiée en 1840 à l'Inspecteur général des Ponts et Chaussées Raffeneau de Lisle, spécialisé dans les travaux à la mer, comportait l'étude d'un port mixte. Et de fait, dans les conférences tenues à Alger, on s'ingéniait à « concilier la défense militaire avec les intérêts du commerce et de la marine royale ² ». Trois questions étaient désormais

1. Voir p. 231.

2. *Arch. D. F.*, cart. 5. Mission de M. Raffeneau de Lisle. Port d'Alger. Procès-verbal des conférences tenues à Alger le 25 septembre 1840 au sujet d'un projet de port de guerre et de commerce à construire en ce lieu. — On avait écarté un projet de Sander Rang qui avait jugé celui de Poirel beaucoup trop vaste et qui le réduisait d'un tiers, en supprimant notamment la jetée Nord (voir Gauckler, *o. c.*). L'original est aux *Archives du service hydrographique*

étroitement liées : celle de la fortification d'Alger, celle de l'arsenal maritime qui en ferait un « Toulon africain », celle du port marchand qui malheureusement risquait fort d'être sacrifié aux autres préoccupations. On tâtonna d'ailleurs, on chicana au sujet des dépenses, on dut ménager l'opposition dans les Chambres, pour aboutir finalement à un vaste programme, celui du 26 août 1848, dont une partie seulement devait être exécutée.

Entre 1840 et 1848, on ne compte pas moins de douze projets ou modifications de projets, signés de Raffeneau de Lisle, des officiers de marine Delassaux et Lainé, de Bernard, des ingénieurs Lieussou et Béguin ¹, et discutés par les commissions nautiques, les commissions mixtes. le Conseil d'Amirauté, le Conseil général des Ponts et Chaussées. De nos jours, à la lumière des faits et de l'expérience acquise, l'ingénieur Gauckler a rendu pleine justice au projet Poirel, dont la saine conception avait le mérite de réserver l'avenir et de réduire les dépenses au minimum. Les quais auraient en eu effet le même tracé qu'aujourd'hui ; la jetée Nord aurait progressé en ligne droite par des fonds moins considérables, et le port aurait pu, dans la suite, comme il l'a fait du reste, s'étendre vers le Sud et le Sud-Est, par des créations successives de bassins, au fur et à mesure des besoins de la marine et du commerce ².

de la Marine. (Dépôt des cartes et plans de la Marine. Manuscrits, cart. 57, n° 57).

1. Nous ne mentionnons plus ici Poirel dont cependant le projet amendé en 1839 continuait à être exécuté, du moins en ce qui concernait la jetée du Nord. Les projets Delassaux et Lainé (1841) comportaient une seule jetée prolongeant en ligne droite la partie déjà construite de celle du Nord et s'avancant de là à 1.200 mètres vers le S. S. Est ; le port restait ouvert au Sud.

2. Ph. Gauckler, *o. c.*, p. 41.

Raffeneau de Lisle¹ présenta à lui seul, entre 1840 et 1841, quatre plans dont les trois premiers étaient inspirés surtout par des vues militaires ; c'était toujours Toulon qui hantait l'esprit de nos ingénieurs. A sa grande rade correspondrait la baie d'Alger, à la petite rade un avant-port d'environ 50 hectares, couvert du côté du Nord-Est par une digue de 770 mètres enracinée à la pointe Est de l'îlot de la Marine et dirigée vers le Sud-Est, aux darses militaire et marchande un port intérieur de 36 hectares, dont la partie Nord serait affectée au commerce, la partie Sud restant réservée à la marine de guerre. La jetée Sud qui le définissait aussi à l'Est courait du Fort Bab-Azoun à la Roche sans nom. Un quatrième projet, plus timide et plus économique, réduisait l'avant-port et supprimait la darse militaire en reprenant le tracé de Poirel pour la jetée Sud. Ce port eût été bien médiocrement abrité ; l'ouverture, de plus de 400 mètres, en aurait fait la proie de la mer. Bernard fit adopter, en 1842, par les conseils et par les Chambres, un contre-projet, sorte de compromis entre le programme de 1840 trop vaste et celui de 1841 trop restreint, Il reprenait le tracé de la jetée enracinée un peu au nord du ras Tafourah, mais il infléchissait la jetée Nord par une courbe, pour aboutir, à la direction Sud-Est un quart-Sud-Est, suivant les instructions données dès 1839 à Poirel² ; et c'est finalement en conformité avec ce plan qu'elle se développa de 1842 à 1845, offrant une prise directe aux lames et constituant pour l'avenir un parti décisif sur lequel il serait désormais impossible de revenir.

1. *Arch. centrales de la Marine*. E. n° 50. Rapports sur la nécessité de modifier sans délai la direction du nouveau môle en construction au port d'Alger, 10 mai 1840.

2. Voir p. 630.

« Ce môle, écrivait plus tard Lieussou, dont la courbure représente en quelque sorte l'importance croissante de la question d'Algérie, est un monument qui redira aux siècles futurs les incertitudes qui ont présidé à notre établissement dans le Nord de l'Afrique ¹ ». L'amiral Mouchez, dans ses « Instructions nautiques », n'a pas été moins sévère ².

Cependant, en 1845, alors que la jetée Sud n'était pas encore commencée, l'ingénieur hydrographe Lieussou ³, encouragé par le contre-amiral Rigodit ⁴, reprenait avec insistance l'idée d'un port militaire de refuge et de réparation, d'un arsenal maritime qui serait « la sanction de notre conquête ». Il avouait d'ailleurs que ce serait une chimère de vouloir créer à Alger un établissement comparable à Cherbourg ⁵ et que le port devait avoir une double destination, commerciale et militaire. Pour donner satisfaction à tous les intérêts, il amplifiait le plan de Bernard en dessinant au Sud une digue coudée, enracinée au

1. A. Lieussou. *Etude sur les ports de l'Algérie*. Paris, 1857, p. 87.

2. *Instructions nautiques sur les côtes de l'Algérie* par M. le contre-amiral Mouchez. Paris, 1879, p. 22.

3. *Arch. centrales de la Marine*. E. n° 739. Mémoires de M. Lieussou, ingénieur hydrographe. Ils comprennent une note du 1^{er} mars 1845 « sur les améliorations dont le projet approuvé en 1841 paraît susceptible ». (Il s'agit du projet Bernard dont le plan est adjoint au mémoire) — et toute une série de plans.

4. Dans son rapport d'inspection du littoral d'Algérie, cet officier général, commandant supérieur de la Marine en Algérie, affirmait sa foi dans le développement commercial du port d'Alger. « Il n'est pas douteux que le commerce maritime ne soit appelé à se développer sur une grande échelle ». Il signalait des commandes importantes faites en France et l'arrivée d'un navire de Rouen chargé de tissus (*Arch. centr. de la Marine*. E. n° 50, 25 décembre 1844).

5. A. Lieussou, *o. c.*, p. 104-119 et p. 92. Il parle d'un port de guerre de deuxième ordre formant « avec Toulon le contrepoids de Malte et de Gibraltar. »

ras Tafourah même et poussée sur 500 mètres environ en direction du Sud-Est, puis de là vers le Nord-Nord-Est à la rencontre de la jetée Nord dont la terminaison en serait séparée par une passe de 350 mètres. Ainsi serait réalisée une nappe de 60 hectares. Ce qui montre bien que Lieussou accordait la prééminence au port militaire, c'est qu'il rejetait le commerce dans la partie Nord et lui réservait comme perspective d'extension ce port dont nous avons parlé plus haut ¹, qu'il faudrait créer de toutes pièces, dans les plus mauvaises conditions, au Nord de la jetée Kheir-ed-din, conception trop audacieuse pour n'être pas vouée au tombeau des cartons. La Commission nautique ² qui songeait avant tout aux intérêts du commerce, et faisait preuve, malgré la crise de 1846, d'une foi plus profonde dans les destinées économiques de la colonie et de son principal port, rejeta fort justement cette proposition. Elle lutta avec la Commission mixte ³ et le Conseil de l'Amirauté pour obtenir le cantonnement de la marine militaire dans la partie Nord de la nappe d'eau, le commerce devant suivre la ville qui se développait manifestement vers le Sud ; mais elle fut vaincue, et cette fois on voulut voir grand. L'entente cordiale avec l'Angleterre avait vécu ; la situation politique de l'Europe

1. Voir p. 628.

2. Cette commission avait été constituée en 1843 pour dresser des projets pour les ports secondaires d'Algérie. Les marins en formaient la majorité : un capitaine de corvette président, deux officiers de marine, le directeur du port, un ingénieur hydrographe (Lieussou) ; en outre elle comprenait l'ingénieur des Ponts et Chaussées du port et le chef du Génie.

3. La Commission mixte permanente avait un caractère plus militaire par sa composition : le commandant supérieur de la Marine, ceux de l'Artillerie et du Génie, l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et l'ingénieur des Travaux hydrauliques du port.

inquiétait le monde militaire. L'idée d'un avant-port fut donc reprise par Bernard, adoptée par le Ministre de la Guerre dont dépendait le Gouvernement général de l'Algérie, et après bien des discussions, on s'arrêta à un programme grandiose.

Il prévoyait d'abord une rade de 600 hectares couverte au Nord-Est par un brise-lames et une jetée de 1.300 mètres ; une deuxième, enracinée au droit du Jardin d'Essai formerait sur 1.200 mètres la couverture de cette immense nappe d'eau du côté du Sud-Est et laisserait entre elle et celle du Nord une ouverture de 1.200 mètres. Quant au port proprement dit, c'était, avec les 90 hectares, une image un peu agrandie de celui de Lieussou. La Commission nautique aurait voulu que l'ouverture en fût exclusivement au Sud ; c'était l'idée de Delassaux, ce fut la solution proposée plus tard pour remédier au ressac. Mais à cette époque, les exigences de la marine à voile, qui s'en serait mal accommodée, prévalaient encore sur toutes les autres. Le 26 août 1848, une loi reconnaissait enfin d'utilité publique ¹ un programme d'ensemble dont l'ordre de priorité fut également arrêté : 1^o construction simultanée de la jetée Nord jusqu'à la distance de 700 mètres, des quais Bab-Azoun et du môle Al Djefna ; 2^o rampe de communication entre les quais et la ville ; 3^o dérasement de la Roche sans nom ; 4^o jetée du Sud, prolongée d'abord autant qu'il serait nécessaire pour entreprendre les travaux de l'ar-

1. Le projet avait été adopté le 13 avril 1847 par le Conseil de l'Amirauté et le 1^{er} juillet par le Conseil général des Ponts et Chaussées. Ce fut la Commission mixte qui triompha en la circonstance. Sur l'ordre de priorité des travaux, le Conseil de l'Amirauté d'accord avec les deux commissions d'Alger et avec Bugeaud l'emporte sur celui des Ponts et Chaussées qui, avec Bernard et Béguin, voulaient faire d'abord la rade.

senal maritime, puis jusqu'à son musoir ; 5^o deuxième rampe de communication ; 6^o ouvrages de la rade.

Les décisions sanctionnées par la loi de 1848 font époque dans l'histoire du port d'Alger. Si les projets n'ont pas été complètement réalisés, si les préoccupations d'ordre militaire ont, pendant plusieurs années encore, détourné les esprits de l'objectif qui aurait dû être le principal, du moins la marine marchande a obtenu des satisfactions appréciables et a conquis de proche en proche et sur l'eau et sur la terre la part qu'on lui refusait. A vrai dire, si depuis 1830, le tonnage de la navigation commerciale s'était singulièrement accru, passant de 20.810 tonneaux à 317.089 en 1848¹, il ne représentait pas toutefois le dixième de ce qu'il devait être, lorsque, 45 ans plus tard, on projeta les travaux d'un arrière-port

1. Voir les *Tabl. de la sit., o. c.* On y relève les chiffres suivants de 1830 à 1848 :

Nombre de navires (Entrées et sorties)		Tonnage de jauge	Nombre de navires		Tonnage de jauge
1830....	338	20.810	1844....	3.603	393.759
1835....	2.090	136.240	1845....	4.086	400.337
1938....	3.186	164.959	1846....	4.524	484.270
1840....	3.560	380.781	1847....	3.568	353.970
1841....	4.102	422.625	1848....	3.132	317.089
1842....	4.092	407.660			

Les statistiques des Douanes que l'on trouvera dans les mêmes documents, bien qu'elles soient établies d'après un barème des valeurs remontant à 1826, accusent la même montée subite en 1840 et la même descente en 1847.

Import.	Export.	Total	Import.	Export.	Total
F.	F.	F.	F.	F.	F.
1831.. 2.926.800	739.800	3.666.600	1844.. 47.763.714	1.848.186	49.611.900
1835.. 11.997.855	1.516.836	13.514.691	1845.. 61.142.321	2.303.736	63.446.057
1839.. 22.669.905	2.523.545	25.193.450	1846.. 66.110.716	2.226.129	68.336.845
1840.. 37.470.381	1.789.912	39.260.293	1847.. 45.078.943	3.172.790	48.251.733
1842.. 47.624.236	2.312.182	49.936.418	1848.. 43.730.308	2.742.289	46.472.597

destiné à obvier à l'insuffisance du port construit selon le programme de 1848¹. Il était donc permis de croire, à cette dernière date, que toutes les emprises de la marine militaire ne porteraient pas ombrage à celle du commerce. Après une montée subite des chiffres, en 1840, et une période d'activité intense, par suite des opérations militaires de 1840 à 1847 et du rôle d'Alger comme base de ravitaillement, une chute subite venait de se produire, accentuée par la crise des affaires. Jusqu'alors en effet, le trafic lourd avait été alimenté essentiellement par l'importation des céréales, des fourrages, des bestiaux, des vins, du matériel destinés aux troupes, et aussi par les matériaux de construction, pierres, bois, tuiles, fers et aciers que réclamait l'industrie du bâtiment.

Pour faire face aux besoins nouveaux, des concessions avaient dû être faites au commerce². Avant 1844, il ne disposait que des pauvres quais de la darse plus ou moins restaurés. A l'Ouest du petit môle de la Santé, les terre-pleins étaient accaparés par les chantiers « du Nord et de la Bosa » où l'on fabriquait les blocs artificiels destinés aux jetées. En 1844, on fit avancer ceux-ci à 170 mètres plus au Sud pour faire place aux marchandises ; on se décida ensuite à livrer au commerce 335 mètres de quais, en 1847 et 1848. C'est pour lui également qu'on aménagea, en 1843, une rampe provisoire rejoignant le faubourg Bab-Azoun et la route de Constantine près du Dépôt des ouvriers (rue Wäisse actuelle) ; elle ne lui servit d'ailleurs qu'à partir de 1848. Une autre rampe accessible aux voitures fut établie entre la porte de France et le

1. En 1895 le tonnage était de 6.448.332 tonneaux ; en 1848, de 317.089.

2. Trèves, *o. c.*, p. 542-543.

quai de l'Amirauté ; mais elle était continuellement encombrée par les chariots transportant les matériaux du port et par suite d'un maigre secours. Ainsi pendant 18 ans, les transports de marchandises entre la ville et le port s'étaient faits à dos d'homme ou à l'aide de quelques charrettes à bras. Les opérations de chargement et de débarquement étaient par suite fort longues et les bâtiments s'éternisaient dans le port, serrés les uns contre les autres. En 1855 encore, 50 bâtiments de commerce et les navires à vapeur de la station navale se trouvaient amarrés en pointe sur deux lignes entre la Pêche-rie et le môle de la Santé ¹.

2°. *De 1848 à 1892.*

La période de 1848 à 1892 a été marquée par quatre faits principaux : 1° la construction du nouveau port que l'on pouvait considérer comme achevé en 1870 ; 2° malgré une série de crises qui ont affecté la vie maritime comme la vie économique générale de l'Algérie, l'accroissement considérable des exportations, dû aux progrès de la colonisation agricole ; 3° l'avènement d'une nouvelle fonction du port, la relâche et le charbonnage, conséquence de l'ouverture du Canal de Suez ; 4° enfin l'arrivée d'un nouvel élément important de trafic, par suite de l'extension prise dans l'arrière-pays par la culture de la vigne en vue de l'exportation. Ainsi se sont trouvées justifiées les appréhensions qui ont conduit les ingénieurs et la Chambre de commerce à élaborer un nouveau programme de travaux arrêté en 1892.

1. *Arch. D. F.*, cart. 16, 1855-1858. Mémoire sur les projets pour 1855-56.

Le vaste projet de 1848 ne fut pas réalisé complètement. On n'exécuta que la jetée Nord, la jetée Sud, ouverte au milieu de sa branche orientale par une passe de 50 mètres, les quais et la tête du môle Al Djefna où fut installée une batterie. On y ajouta de 1860 à 1869 deux formes de radoub ¹, on établit des cales de carénage dans l'ancienne darse et on en projeta au Sud du nouveau port. Quant à la rade couverte et à l'arsenal maritime, ils restèrent à l'état de projet.

Cependant le Comité des fortifications poursuivait depuis 1844 ² l'étude des défenses du front de mer et du port. Les mémoires du Service du Génie sur les projets de 1848 prévoyaient ces organisations. Le 21 mars 1850 ³, le Ministre approuvait le tracé de l'enceinte en arrière du port, traité décidément comme un port de guerre. Il fallut attendre le 12 juin 1855 pour que les projets d'organisation des musoirs fussent complètement sanctionnés ⁴.

En cette même année 1855, le général du Génie de Chaubaud-Latour adressait au Comité des fortifications un dossier et un mémoire relatifs aux « établissements à créer pour la marine militaire dans la partie Sud de la grande darse ⁵. »

1. La petite forme fut terminée en 1863 ; la grande fut mise en service le 26 avril 1869. Les trois cales de carénage du Sud ne furent établies qu'en 1878.

2. *Arch. D. F.*, cart. 9. Projets de travaux à exécuter en 1845.

3. *Idem*, cart. 13. Le projet d'ensemble avait été arrêté dans les conférences mixtes le 13 février 1849. Le plan approuvé par le Ministre est dans le cart. 16.

4. *Idem*, cart. 16.

5. *Arch. D. F.*, cart. 16. Dossier adressé par le général de brigade de Chaubaud-Latour au général Charon, Président du Comité des fortifications, le 15 août 1855. Ce dossier comprend les avis du commandant supérieur du Génie et du commandant supérieur de la Marine ainsi qu'une note de l'ingé-

Repoussant l'idée d'un port d'armement et de construction à l'instar de Toulon, il montrait Alger comme devant être « un port d'abri, de refuge, d'agression, donc de ravitaillement et de réparation. » Il lui fallait en conséquence des quais et des terre-pleins considérables, également nécessaires d'ailleurs au commerce, dont les opérations, comme celles de la marine de guerre, devaient pouvoir être faites bord à quai. La Commission mixte et l'ingénieur chargé des Travaux hydrauliques du port demandaient une profondeur de 4 à 10 mètres le long du quai de rive. L'amiral Lemarié et la Commission nautique s'étaient prononcés pour le maintien de l'arsenal sur l'îlot de la Marine, complété par des locaux et des quais à aménager dans la partie Nord du port. C'était également l'avis du contre-amiral de Gourdon, qui, par ailleurs, trouvait exagérée l'ampleur des terre-pleins, si on les portait jusqu'à la ligne des fonds de 10 mètres. « L'exécution de grands quais, inutile pour les bâtiments du commerce, sera, disait-il, dangereuse tant qu'on n'aura pas trouvé le moyen de rendre nul le mouvement de la mer dans le port ; sans cette condition absolue, on ne peut mettre des bâtiments de guerre à quai. » Il est curieux de constater que, dans ces discussions, c'était le Génie et non la Marine, qui réclamait pour l'arsenal maritime les plus vastes emplacements et la solution la plus coûteuse. Le général de Chabaud-Latour demandait 14 hectares¹ pour les établissements de la Marine, des quais de 100 à 180 mètres de largeur, des profondeurs de 10 mètres

nieur des Travaux hydrauliques. Le mémoire de Chabaud-Latour a été publié sous le titre de *Rapport sur les projets des établissements à créer sur les quais du port d'Alger*. Alger, 1857.

1. *Idem*. Cette surface était demandée comme un minimum, Toulon et

le long de ces quais, le maintien du petit arsenal de l'îlot de l'Amirauté¹ et le cantonnement de la marine de commerce dans la partie Nord du port, quitte à reprendre le projet Lieussou pour la création d'un nouveau bassin au Nord de la jetée Kheir-ed-din. Le projet adopté en 1848 était donc remis en discussion ; on ne parlait plus, en tous cas, de la rade couverte. On pouvait du moins croire que le reste serait maintenu. Conformément à l'avis du Conseil de l'Amirauté et de celui des Ponts et Chaussées, le Ministre de l'Algérie et des colonies décidait, le 9 mai 1850², que l'arsenal maritime serait établi dans la partie Sud du port et que les casemates du front de mer, du bastion 14 au bastion 16, seraient affectées à cet établissement. Mais la Marine ne se soucia pas de faire les frais des travaux qu'exigeait cette installation. En 1863³, elle se déroba devant l'invitation du Génie, et finalement ce fut la Guerre qui prit possession de ces ouvrages exécutés par ses soins de 1865 à 1868, c'est-à-dire des voûtes et de la chaussée comprises entre le Fort Bab-Azoun et l'extrémité du boulevard de l'Impératrice (à la rue Wäisse actuelle). On ne parla plus du grand projet d'arsenal ; la marine militaire se contenta, après l'achèvement du port, des postes et des corps-morts réservés pour elle dans la partie Sud, ainsi que des modestes aménagements de la vieille darse. Il était

Brest disposant de 100 et 107 hectares et les autres arsenaux français de 55 à 61.

1. *Idem.* On avait toutes les peines du monde à y entretenir cinq petits navires à vapeur.

2. *Arch. D. F.*, cart. 19.

3. *Idem.* Projets pour 1863-1864. Mémoire du chef du Génie lieutenant-colonel Gras, 17 mars 1863.

écrit décidément que les destinées d'Alger, comme port militaire, seraient fort limitées ; les intérêts du commerce n'en seraient que mieux servis.

A la veille de 1870, le port proprement dit, à peu près tel que l'avait conçu Lieussou, pouvait être considéré comme terminé. 600 mètres de quais avait été construits ; depuis 1864 la rampe Chasseloup-Laubat, et depuis 1865 la rampe Magenta ¹ les reliaient commodément à la ville. Le boulevard de l'Impératrice était assis sur les voûtes concédées à la Société anglaise rétrocessionnaire de celle de S. Morton Peto, la « Algiers Land & Warehouse Company » qui les exploite encore aujourd'hui. La voie du chemin de fer d'Alger à Blida atteignait depuis 1868 la gare actuelle installée sur les quais. Si le môle Al Djefna n'avait pas été construit, en revanche les deux petits bassins de la Douane entaillaient les terre-pleins au voisinage de la gare. La Roche sans nom avait été dérasée jusqu'à 7 m. 50 ; on avait enfin prolongé de 129 mètres le brise-lames du Nord, au-delà du musoir. Ce dernier travail avait été reconnu nécessaire pour assurer un peu plus de tranquillité à la nappe d'eau du port. Par gros temps, la passe trop large et mal orientée laissait pénétrer la houle et un ressac dangereux gênait considérablement les opérations des navires de commerce et même la marine de l'État ². La passe secondaire de la jetée Sud, ouverte dans sa branche du large, devait être fermée ; on envisageait enfin le rétrécissement de la grande passe, sinon sa fermeture complète, et l'ouverture du port au Sud, ainsi que l'avait projeté Delas-

1. Ph. Gauckler, *o. c.*, p. 48-49.

2. *Idem*, p. 45-47. Le prolongement de la jetée Nord admis en principe dès 1857 avait commencé seulement en 1868.

saux dès 1841, et que bien plus tard, en 1895, l'Amiral Vivienne le préconisait ¹.

Cependant, en dépit des crises que l'Algérie avait traversées depuis 1848, les exportations du port d'Alger tendaient à augmenter. Les statistiques des Douanes, malgré toutes leurs imperfections, montrent cependant d'une manière nette, si on ne tient pas compte de quelques fluctuations, un rapprochement progressif des deux chiffres de trafic d'entrée et du trafic de sortie ². Ce dernier est alimenté par les céréales, les fourrages, les huiles, les peaux, les laines, le bétail, les tabacs, et même à partir de 1860 par des minerais ; en 1884 on commence à noter des expéditions de vins ; en 1886, le commerce des charbons prend une extension nouvelle. Les statistiques de la navigation ne sont pas moins concluantes ³. En 1879, le tonnage (entrées et sorties) qui était tombé en 1853 à environ 200.000 tonneaux, dépasse 1 million, et de cette date à 1888, il a plus que doublé. En ce qui concerne le pavillon, des changements importants se sont produits depuis 1840.

1. *Idem*, p. 42. La fermeture de la passe secondaire n'a été réalisée qu'en 1882.

2. Importations et exportations du port d'Alger (commerce général) de 1848 à 1886 :

	Import.	Export.		Import.	Export.
	—	—		—	—
1848..	43.730.308 f.	2.742.289 f.	1870..	62.573.695 f.	27.594.932 f.
1851..	28.262.358	6.896.656	1872..	75.406.717	41.202.273
1854..	33.613.314	11.424.196	1875..	72.274.117	44.787.549
1858..	43.056.543	16.699.942	1880..	101.705.414	45.924.291
1862..	49.342.539	21.904.908	1882..	114.288.346	39.123.257
1864..	53.641.197	31.112.907	1885..	91.245.573	52.791.573
1867..	67.160.155	29.982.906	1886..	73.559.443	54.199.046

3. Mouvement de la navigation du port d'Alger de 1848 à 1886 (entrées et sorties) :

La vieille marine côtière, celle des « sandales » algériennes, de 6 à 12 tonneaux, a disparu aux environs de 1845¹. Le pavillon français protégé par les ordonnances de 1841², 1843, par les lois de 1851 et de 1866-67, en attendant celle de 1889, a décidément pris le premier rang ; il est vrai qu'il le doit en grande partie au développement pris par les services postaux réguliers entre Alger et la métropole³. Derrière lui viennent ceux de l'Angleterre, de l'Espagne, de l'Autriche, des Pays Scandinaves. Dans les années de mauvaises récoltes, la Russie déverse sur les quais les céréales venues des ports

	tonneaux		tonneaux		tonneaux
	—		—		—
1848. 3.132 nav. jaug.	317.089	1865. 3.752 de	369.340	1881. 2.962 de	1.291.167
1851. 3.136 —	227.659	1867. —		1882. 3.451 —	1.351.906
1854. 3.221 —	302.705	1870. —		1883. 3.624 —	1.503.411
1858. 3.153 —	380.650	1872. —		1884. 3.814 —	1.468.637
1862. 2.957 —	293.884	1875. 3.332 —	456.340	1885. 3.986 —	1.655.604
		1880. —		1886. 4.276 —	1.953.625

1. En 1837 on en avait compté 99 représentant 862 tonneaux et 357 hommes d'équipage.

2. Ordonnance du 7 novembre 1841 réservant au pavillon national les transports entre la France et l'Algérie (*Tabl. de la sit.*, 1841, p. 362) complétée par l'ordonnance du 16 décembre 1843 accordant la franchise aux produits français (De Menerville, *o. c.*, I, p. 298). La loi du 11 janvier 1851 (*idem*, I, p. 300) a créé de nouvelles franchises et étendu à l'Algérie le régime douanier métropolitain. Celles du 19 mai 1866 et du 17 juillet 1867 (*idem*, II, p. 81) ont trait à la marine marchande et aux franchises douanières.

3. Au lendemain de 1830, le transport des voyageurs fut assuré par les 8 avisos à vapeur de la marine de l'État qui desservaient trois lignes, celles de Toulon-Alger, Alger-Bougie-Bône, Alger-Oran, une fois par semaine pour la première, tous les 15 jours pour les autres. Quelques places étaient réservées pour des passagers civils, des fonctionnaires, des visiteurs de marque et aussi des ouvriers et des colons. Les autres utilisaient la navigation commerciale, lente et souvent retardée par des quarantaines. (*Tabl. de la sit.*, 1838, V et VI). En 1841, la levée de la quarantaine permit l'installation de la ligne hebdoma-

de la mer Noire¹, tandis que la poussée ou la reprise de la construction détermine en d'autres temps l'afflux des bois du Nord ou de l'Autriche. La caractéristique du pavillon espagnol est d'être représenté par un grand nombre de petits voiliers, les « balancelles » ; on en compte par exemple plus de 300 pour un tonnage de 15.000 tonneaux². Les relations avec Livourne, Gênes et Naples sont devenues de moins en moins fréquentes ; le fait est, pour Livourne surtout qui occupait en 1830 une place si importante³ dans le commerce extérieur d'Alger, un indice intéressant d'une nouvelle orientation des affaires. En revanche, les chargements de pouzzolane destinée aux travaux du port suffisent pour éta-

daire entre Marseille et Alger desservie par 3 bateaux à vapeur, le *Pharamond* de 187 tonneaux et de 160 HP, le *Sully* de 120 tonneaux et de 129 HP, et le *Tage* de 200 tonneaux et de 229 HP. (*Tabl. de la sit.*, 1842, p. 362). En 1848, le compagnie Bazin et Périer de Marseille fut chargée du service postal. Puis en 1854, les Messageries Impériales (Messageries Maritimes) lui succédèrent dans cette fonction, tandis que les bateaux de l'État continuaient à desservir la côte algérienne. En outre il existait quatre autres lignes régulières dont celles de L. Arnaud, Touache frères et C^{ie} et celle de Fraissinet et fils de Rouen, affectée plus particulièrement aux relations commerciales avec les ports français de l'Atlantique et de la Manche. La Société générale des Transports Maritimes s'installait également à Alger vers cette date, d'abord pour le même objet, puis pour les relations régulières avec Marseille. (J. Duval, *o. c.*, 1859 et V. Bérard, *o. c.*, 1867). La durée de la traversée, par temps normal, entre Alger et Marseille était alors de 40 heures. En 1870, la Compagnie Valéry succéda aux Messageries Maritimes dans le service postal. En 1880 ses navires furent rachetés par la Compagnie Générale Transatlantique qui inaugura, avec une nouvelle flotte, des services plus rapides et plus fréquents.

1. En 1856 par exemple.

2. En 1858, il est entré à Alger 331 bâtiments espagnols représentant 15.832 tonneaux.

3. Voir p. 159.

blir momentanément des relations avec Civita Vecchia, port des États Romains.

Le percement de l'isthme de Suez, achevé en 1869, offrait des perspectives nouvelles. Il semble que l'on aurait pu facilement prévoir le rôle dévolu à l'escale d'Alger qui partage si bien le trajet entre Port-Saïd et la mer du Nord¹, et que les pouvoirs publics auraient dû se préoccuper d'exploiter au plus tôt une situation aussi heureuse. Le tonnage des vapeurs augmentait sans cesse et l'on pouvait admettre qu'un navire ayant charbonné à Port-Saïd, à 1510 milles d'Alger n'aurait plus besoin, après avoir fait son plein de soutes dans ce dernier port, de relâcher ailleurs avant d'atteindre la Manche, ou Anvers et les ports anglais de la mer du Nord². D'autre part l'installation d'un dépôt de charbon à Alger pouvait attirer les navires chargeant des céréales dans la mer Noire³.

Dès 1867, un rapporteur du Conseil municipal d'Alger signalait l'importance que l'œuvre de Ferdinand de Lesseps pouvait avoir pour le port⁴. En 1869, la maison Legembre,

1. Alger est à 1.510 milles de Port-Saïd, à 1.575 du Havre, à 1775 d'Anvers, à 1.730 de Londres, à 1.576 de Cardiff, à 1.690 de Liverpool, à 1.795 de Glasgow, à 1.940 de Newcastle, à 2.040 de Hambourg.

2. Dans la réalité, les navires chargeant dans les Indes ou en Extrême-Orient ont intérêt à charbonner plutôt à l'aller qu'au retour, et en plus grande quantité.

3. Alger est à 1.400 milles du Bosphore.

4. *Arch. M.*, 18 mars 1867. A propos d'un projet d'extension de la ville et du port vers Mustapha, le rapporteur Blasselle disait : « Alger se trouve à peu près au milieu du chemin de l'Angleterre à Suez ; le ravitaillement peut se faire ici ; il doit se faire normalement ici. » L'ingénieur Lebiez émettait le même avis (23 juin 1870). La Ville se fit représenter aux fêtes de l'inauguration du canal de Suez.

d'Alger, offrait ses services aux armateurs et aux capitaines de vapeurs pour la vente des meilleurs charbons anglais¹ ; deux ans après, elle adressait au Gouverneur Général une demande en vue d'installer un ponton-docks qui servirait de dépôt. Le vice-amiral de Gueydon estima comme de juste que le projet, « d'une réalisation facile », répondait à « un besoin incontestable ». L'autorisation fut accordée ; puis le 4 novembre 1873, la Direction du port de commerce, s'avisant que le ponton constituait un danger pour la navigation, invita le propriétaire à le retirer de la jetée Sud, excellent emplacement, pour le transporter dans la darse qui convenait fort peu à la manipulation des charbons. Le résultat fut l'abandon d'une entreprise utile au plus haut degré ; elle ne devait être retentée qu'en 1885 par une maison franco-anglaise, celle de MM. Burke et Delacroix². Cette fois les administrations de la Préfecture, des Ponts et Chaussées et de la Douane se mirent d'accord pour favoriser ce commerce naissant. Pour réduire les frais de manipulation, le prix du frêt sur Alger et finalement le prix du charbon, elles accordèrent des emplacements sur les terre-pleins³, supprimant ainsi les dépenses énormes de la mise en magasin, admirèrent à l'entrepôt fictif les houilles destinées à la réexportation et abrégèrent les formalités réglementaires. Encouragées par ces mesures, de

1. *Le commerce et l'administration dans le port d'Alger*, Alger, 1893, p. 5 et suivantes.

2. E. Delacroix. *Notice sur le port d'Alger. Exposition universelle d'Anvers*, Alger, 1894.

3. La batterie Al Djefna désarmée devint un dépôt de charbon. Les relâcheurs mouillaient en pointe en cet endroit et contre la jetée Est, à proximité de la passe. Le charbonnage pouvait se faire des deux bords.

nouvelles maisons se créèrent, un outillage de chalands plats et carrés fut construit presque complètement à Alger ¹, un stock d'approvisionnement fut constitué, et les relâcheurs fréquentèrent de plus en plus un port où ils trouvaient par ailleurs, plus facilement qu'à Malte ou à Gibraltar, à se ravitailler en eau douce, en vivres frais et en provisions de bord. La question de la main d'œuvre était particulièrement difficile à résoudre, avec les seules ressources d'Alger, les Européens et les Indigènes de la ville refusant ce travail pénible et malpropre : on fit appel aux Kabyles et aux Marocains, et il se constitua bientôt toute une population d'ouvriers spécialisés, dont on estimait le nombre à 2.000 en 1894 ². Les opérations devinrent très-rapides ; une équipe de 50 hommes arrivait à embarquer facilement 100 tonnes en une heure ³. Ajoutons qu'une autre circonstance contribuait à conserver à Alger la faveur croissante des affréteurs et des capitaines : à savoir l'indépendance des maisons de charbon de la place les unes vis-à-vis des autres, qui empêchait la constitution de trusts pouvant agir fâcheusement sur les cours ⁴.

Les résultats étaient des plus encourageants. Le nombre

1. En 1894 (E. Delacroix, *o. c.*) il y en avait 171 d'une portée variant de 10 à 150 tonnes. Leur forme et la disposition cubique de la houille sur le pont rendaient l'estimation des quantités plus rapide et plus facile à contrôler que le pesage usité à Gibraltar ; nos consuls et les négociants s'accordaient là-dessus.

2. Les Marocains travaillaient à la pelle pour remplir les couffins portés par les Kabyles. Ce procédé qui nous paraît désuet, est cependant encore usité aujourd'hui.

3. En 1909, un vapeur embarquant 250 tonnes put charbonner en une heure et demie.

4. H. Baëza. *Le rôle économique du port d'Alger*. Alger, 1924, p. 42-43.

des relâcheurs passait de 41 en 1885 à 101 en 1887, à 190 en 1889, à 364 en 1891, à 1.085 en 1893¹. Les quantités de charbon embarquées étaient respectivement pour ces dates de 8.133 tonnes, 27.754, 59.375, 76.932, 189.200. Pendant ce temps, on constatait à Gibraltar et à Malte, concurrents naturels d'Alger, une diminution sensible, malgré les besoins de la marine de guerre que ses propres approvisionnements ne suffisaient pas toujours à ravitailler. Les quantités livrées par le commerce en 1885 étaient à Gibraltar de 344.632 tonnes ; en 1892, elles tombaient à 295.215 tonnes ; en 1905 elles n'étaient plus que de 96.000 tonnes². La cause, signalée par notre consul, était la concurrence d'Alger ; la même crise était notée à Malte par nos agents consulaires³. Pour

1. Nombre des navires relâcheurs et quantités embarquées de 1885 à 1893 (E. Delacroix, p. 37) :

1885...	41 nav. embarq ^t	8.133 ^t	1890...	262 nav. embarq ^t	61.185 ^t
1886...	43 —	12.432	1891...	364 —	76.932
1887...	101 —	27.754	1892...	691 —	113.691
1888...	96 —	44.729	1893...	1.085 —	189.200
1889...	190 —	59.375			

2. *Chambre de commerce d'Alger. Amélioration des conditions de ravitaillement des navires fréquentant le port d'Alger en relâche forcée.* Alger, 1895. Cette brochure renferme de nombreux renseignements sur le charbonnage à Gibraltar.

Quantités embarquées à Gibraltar de 1885 à 1895 :

1885..	344.632 ^t	1889..	506.815 ^t	1891..	401.700 ^t	1894..	278.010 ^t
1886..	391.304	1889..	562.110	1892..	296.310	1895..	272.526
1887..	494.500	1890..	450.300	1893..	295.215		

3. *Moniteur officiel du commerce*, nos 1131-1188, 1218, 1232. Extraits des rapports de M. de Neuville, consul de France à Gibraltar. — *Rapports commerciaux des agents diplomatiques et consulaires de France. Possessions anglaises d'Europe, Malte*, années 1905-1907-1908. Les quantités importées tombent de 501.148 tonnes en 1900 à 376.492 tonnes en 1907, malgré la pré-

assurer la victoire dans la lutte qui s'ouvrait, la Chambre de commerce d'Alger ne cessa, depuis 1886, de réclamer des pouvoirs compétents toutes les améliorations qui pourraient réduire les frais de la relâche, les formalités administratives, rendre la manipulation commode et rapide, faciliter enfin toute autre opération de ravitaillement, notamment celle de l'aiguade. Grâce à ses démarches ¹, les rapports avec les services du Port, de la Santé et de la Douane furent simplifiés en 1893, de manière à permettre aux capitaines de recevoir à toute heure du jour et de la nuit le visa de leurs patentes et aux navires quarantenaires de charbonner sans subir de retard. Par ailleurs, entre 1895 et 1897, les navires venant se ravitailler à Alger sans faire d'opérations commerciales furent exemptés des droits sanitaires, des droits de quai et de péage et ne payèrent plus pour leur expédition en douane qu'un demi-droit de courtage maritime. Le nombre des chalands fut augmenté, des remorqueurs les amenèrent nuit et jour sur des emplacements de plus en plus étendus.

Pendant que notre port acquérait ainsi une nouvelle fonction qui devait en accroître grandement l'activité, les progrès de la viticulture algérienne lui procuraient un frêt qui, avec la houille, allait se placer au premier rang des produits de

sence à Malte pendant quatre mois au moins d'une escadre de plus de 30 unités. En 1904, le marine de guerre a demandé au commerce 200.372 tonnes de charbon.

1. *Chambre de commerce d'Alger. Amélioration, etc., o. c.* En 1895 déjà, les frais étaient plus élevés à Gibraltar qu'à Alger. Un navire relâcheur payait à Gibraltar, pour 1000 tonneaux de jauge, 85 francs, et à Alger 70; cependant les droits de pilotage n'avaient pas été encore réduits. En revanche un navire apportant du charbon ne payait à Gibraltar par 1000 tonneaux que 80 francs; à Alger il payait 833 francs.

l'exportation, au point de vue du tonnage métrique. Alors qu'en 1870, le département d'Alger ne comptait que 5.000 hectares environ plantés en vigne et ne produisait guère que 40.000 hectolitres, en 1883, la superficie était triple et le rendement atteignait près de 350.000, en 1888 le million était dépassé¹. Pour la première fois en 1884, les exportations l'avaient emporté sur les importations ; en 1888, par suite d'un bond gigantesque, leur chiffre représentait vingt fois celui des entrées. Les vins du Sahel, de la Mitidja, de Rouiba, de la plaine des Issers, ceux de Médéa et de Miliana affluaient sur les quais d'Alger. Des facilités nouvelles de transport, ignorées des premiers colons, secondaient le commerce avec la métropole. La construction des chemins de fer, longtemps retardée par les difficultés de la pacification et par la topographie accidentée du Tell, avait été enfin réalisée dans les limites les plus impérieusement réclamées par les producteurs. Si Oran était relié à Alger depuis 1868, ce n'est qu'en 1887 qu'était inaugurée la ligne d'Alger à Constantine ; celles de Bougie et de Tizi-Ouzou, en 1890, celle de Blida-Médeaberrouaghia en 1894. Le réseau des tramways à vapeur sur routes (C. F. R. A.) venait compléter, après 1892, celui des chemins de fer d'intérêt général, unissant plus étroitement aux quais d'Alger Coléa, Castiglione et Marengo d'un côté, Rovigo et l'Arba de l'autre. A l'époque même où ce dernier programme était arrêté, le Conseil supérieur des Travaux Publics approuvait le projet d'extension du port vers le Sud.

1. P. Delorme. *Le commerce Algérien*. Alger, 1906, t. I, p. 8-9.

3^o De 1892 à 1912.

Malgré toutes les améliorations réalisées par les ingénieurs et en dépit des dépenses effectuées pour le port d'Alger¹, il y avait déjà plusieurs années, en 1892, que la création d'un arrière-port² et de nouveaux bassins apparaissait comme une nécessité inéluctable. Si la nappe d'eau était suffisante pour les évolutions des navires, les terre-pleins affectés au dépôt et à la manipulation des marchandises n'étaient plus proportionnés à l'importance croissante du trafic. Prévoyant avec raison le développement futur de la ville et un accroissement considérable du commerce de la colonie, des hommes d'affaires et des industriels avaient adjoint à leurs projets d'extension d'Alger dans la baie de l'Agha celui d'un nouveau port. Les noms de Mac-Carthy³ et de Lebatteux sont attachés à une série de plans présentés sans relâche en 1863, 1865, 1866⁴, 1868, 1881, où l'on voyait figurer un arrière-port de 45 hectares. Le Gouvernement général avait prescrit des études ; l'ingénieur Lebiez n'hésitait pas à reconnaître

1. De 1831 à 1888, les dépenses s'étaient élevées à 46.265.234 francs. (Trèves, *o. c.*, p. 558).

2. Le principe avait été mis en avant dès 1846 par un membre de la Commission nautique (Ph. Gauckler, p. 54).

3. Voir p. 255 et 257.

4. Soumis au Conseil municipal en 1867, ils avaient été l'objet d'un avis favorable, non sans avoir rencontré une vive opposition. On faisait remarquer que « les besoins d'avenir étaient plus ou moins problématiques », que les 85 hectares du port d'Alger dépassaient la superficie du vieux port et de la Joliette réunis, à Marseille (*Arch. M.*, 18 mars 1867).

l'insuffisance du port et la nécessité de doubler au moins la longueur des quais existants¹ ; il déplorait aussi le ressac et ses fâcheux effets. Un premier programme arrêté en 1870² avait été écarté, mais le principe de la création de bassins successifs dans la baie de l'Agha était admis par le Conseil général des Ponts et Chaussées³. La Municipalité de Mustapha s'y intéressait particulièrement, beaucoup plus que celle d'Alger⁴ qui avait fini par rallier à ses idées particularistes la Chambre de commerce elle-même⁵. Un projet des Ponts et Chaussées élaboré en 1882 sommeilla ainsi dans les cartons ; le Ministre des Travaux Publics estimait en 1887 que le port, avec les améliorations projetées pourrait « faire face à tous les besoins à prévoir en ce moment⁶ ».

On s'était donc borné à exécuter, et encore après de longues discussions quelques travaux secondaires, de refaire le cou-

1. *Arch. M.*, 23 juin 1870.

2. Ph. Gauckler, *o. c.*, p. 54.

3. *Idem.*

4. *Arch. M. M.*, 10 décembre 1882, 10 et 17 février 1886. L'opposition, à Alger, était inspirée par la crainte de voir la commune rivale de Mustapha attirer à elle le commerce, les capitaux des constructeurs et la population. Ces motifs furent exposés en 1886 dans le conseil d'Alger qui rejeta un projet Meinadier fondé sur la plan d'arrière-port des Ponts et Chaussées ; ils l'avaient été déjà le 18 mars 1867. On avait vu par ailleurs reparaitre en 1881 l'idée d'un nouveau bassin au nord de l'Amirauté (*Arch. M.*, 10 mai 1881. Projet de Malglaive, Villenave et Trémeaux).

5. *Arch. M.*, 29 mars 1886. L'avis de la Chambre était ainsi conçu : « La création de nouveaux bassins au Sud du port d'Alger, non seulement est inutile, mais elle empêchera la réalisation des travaux projetés pour améliorer et compléter le port actuel ».

6. Ph. Gauckler, *o. c.*, p. 55 et Trèves, *o. c.*, p. 568. Sur avis conforme du Conseil général des Ponts et Chaussées, il répondait ainsi le 22 novembre 1887 aux demandes des industriels.

ronnement de la jetée Nord, de l'élargir vers l'intérieur par une plateforme de 18 mètres, d'améliorer l'éclairage du port, de rétrécir la passe de 100 mètres et d'en ouvrir une autre de 100 mètres dans la branche d'enracinement de la jetée Sud. Ces travaux ne furent d'ailleurs décidés qu'en 1890 et terminés en 1895. La Chambre de commerce apportait son concours financier¹ ; elle devait recevoir en échange la concession de l'outillage du port et les terre-pleins nécessaires à l'établissement de hangars-abris dans la partie Sud du port ; elle les reçut en 1894.

Devant les réclamations du commerce, il avait fallu cependant élaborer un projet définitif d'arrière-port ; ce fut celui de 1892 dont l'approbation, retardée par de nouvelles discussions de principe², fut subordonnée à celle d'une convention financière avec la Chambre de commerce, convention-type reproduite dans la suite, par laquelle celle-ci contribuait pour une part à la dépense, moyennant la concession des terre-pleins, et éventuellement celle de nouveaux droits de péage. La loi du 22 juin 1897 sanctionna ces décisions³.

On se contenta prudemment de créer un premier bassin au Sud du port, par la construction d'un môle de 200 mètres

1. Il y avait un précédent. La loi du 31 juillet 1879 avait autorisé la Chambre de commerce à emprunter pour faire des avances à l'État. L'emprunt serait gagé par un droit de péage calculé sur la jauge des navires entrés dans le port. (Trèves, *o. c.*, p. 554-55). Ces combinaisons financières ont eu une grande importance, parce que seules elles ont permis le développement des travaux.

2. La Commission nautique préconisait encore la simple amélioration du port existant et son cloisonnement par de nouveaux môles, tels qu'un môle Al Djefna ; la Marine s'y opposa.

3. Ph. Gauckler, *o. c.*, p. 56-57.

sur 110 de largeur, s'avancant parallèlement à la jetée Sud et à 300 mètres de distance ¹. Cet ouvrage assurait 1.070 mètres de quais nouveaux et 19 hectares de terre-pleins. Il était couvert du côté du large par une jetée de 300 mètres enracinée au fort du Coude ², en direction du S. Sud-Est. Cette jetée fut construite d'une manière nouvelle, qui en assurait la solidité et garantissait mieux de l'agitation la nappe d'eau qu'elle devait protéger ³. D'autre part, en 1902, on déclara d'utilité publique le projet de deux voies d'accès à l'arrière-port naissant : remarquable travail qui assure des dégagements mieux aménagés que ceux de l'ancien. L'une de ces voies, partant du carrefour de l'Agha, franchit le chemin de fer pour se bifurquer ensuite en deux branches Nord et Sud, parallèles à la voie ferrée. L'autre, partie de la route nationale de Constantine, près du Champ de manœuvre, est une rampe qui chevauche la voie ferrée par un passage supérieur en biais pour descendre ensuite sur les terre-pleins.

La prospérité croissante du port d'Alger justifiait incontestablement toutes les dépenses consacrées à son extension.

1. C'est le môle actuel des minerais. Il fut terminé en 1904.

2. Ce fort était situé au coude formé par la branche d'enracinement et la branche du large de la jetée Sud. Les ingénieurs n'avaient pas attendu d'ailleurs la loi de 1897 pour amorcer la nouvelle jetée et pour construire des murs de quai et des terre-pleins au moyen des déblais provenant du dérasement des fortifications au Sud et au Sud-Ouest de la jetée du Sud. Ainsi fut créé le môle Amiral Mouchez actuel.

3. Au lieu de former un massif de blocs à pierre perdue jusqu'au niveau de la mer, on constitua une chaîne de blocs arrimés formant un mur continu jusqu'à 5 m. 50 de profondeur. On dut également protéger les égoûts se déversant dans la baie au moyen de conduites en sidéro-ciment. (Ph. Gauckler, p. 57-58).

De 1892 à 1905, le nombre des navires entrés passait de 2.842 à 5.452 et leur tonnage de 1.140.076 tonneaux à 2.360.040 ; les chiffres du mouvement de la navigation étaient, on peut le dire, doublés. Le tonnage métrique des marchandises embarquées et débarquées, l'indice le plus sûr de l'importance commerciale d'un port, avait suivi une bien plus forte progression ¹. Alger se classait, sous ce rapport, au sixième rang des ports français tandis que le mouvement de la navigation le plaçait au deuxième, immédiatement après Marseille. Le nombre des relâcheurs était en 1905 de 1.687, contre 1.085 en 1892 ; le commerce du charbon portait sur 600.000 tonnes, alors qu'à Gibraltar le chiffre était tombé à 96.000 ². Alger expédiait à la même date plus de 3.000.000 d'hectolitres de vins, plus de 320.000 moutons et, fait remarquable, 105.000 tonnes de minerais ³. C'était l'époque à laquelle la ville entrait décidément dans une nouvelle phase de son développement, après avoir brisé, en 1896, l'enceinte de ses fortifications ; en 1904, la réannexion de Mustapha mettait fin à de regrettables conflits, et du même coup disparaissaient les préventions qui faisaient considérer l'arrière-port de l'Agha comme un détournement opéré au profit de la commune rivale d'Alger. Inéluctablement le centre de gravité de l'agglomération se déplaçait vers le Sud, et le port allait, dans son extension non moins inévitable, suivre aussi le même mouvement. Un pareil essor devait inspirer aux plus timorés, avec une confiance moins limitée dans l'avenir, des conceptions plus larges et plus hardies.

1. En 1892, 746.993 tonnes ; en 1905, 2.269.504 tonnes.

2. *Moniteur officiel du commerce*, l. c.

3. *Chambre de commerce*. Documents statistiques, 1905, p. 152-153.

A peine le programme de 1892 était-il exécuté que les ingénieurs et la Chambre de commerce travaillaient à faire aboutir un avant-projet conçu en 1899 ¹ pour compléter l'œuvre entreprise et réaliser un arrière-port plus vaste composé de deux bassins ; les ingénieurs Coustolle et Gauckler en étaient les auteurs. Le décret du 15 juillet 1905 couronna leurs efforts. Le môle déjà construit devait être allongé de 100 mètres ; un nouveau môle, de 550 mètres de longueur, sur 145 de largeur, définissait avec le premier un bassin de 190 mètres d'ouverture. La jetée destinée à couvrir l'arrière-port serait prolongée de 300 mètres dans sa direction première et, à la suite, de 200 mètres dans une autre direction faisant avec elle un angle de 15°. Entre le grand môle et cet ouvrage, deux branches secondaires limiteraient une passe de 100 mètres couverte par cette dernière amorce. Le commerce disposerait ainsi de 1.400 mètres de quais, le long desquels les opérations pourraient être faites sans le secours des chalands. Des voies ferrées installées par la Compagnie P. L. M. et par celle des C. F. R. A. desserviraient les terre-pleins. Ainsi fut créé un arrière port de 35 hectares, dont les terre-pleins furent concédés à la Chambre de commerce.

Celle-ci adopta d'ailleurs, en 1908 ², de nouveaux projets d'amélioration concernant surtout l'ancien port, dont il lui paraissait nécessaire — et avec raison — de tirer le meilleur parti possible. On en réalisa sans perdre de temps les parties essentielles : le renforcement et le prolongement de la jetée du Nord sur 140 mètres, une nouvelle réduction de la passe,

1. Ph. Gauckler, *o. c.*, p. 59.

2. *Chambre de commerce d'Alger. Amélioration du port d'Alger. Avant-proj.* Alger, 1908.

de 50 mètres, le dérasement de la Roche sans nom et du plateau environnant jusqu'à la profondeur de 12 mètres, la construction d'un môle de 200 mètres reliant l'îlot Al Djefua à la mer, le comblement des petits bassins de la Douane. En même temps on renforçait la jetée Sud transformée dans sa branche d'enracinement et partiellement en un môle large de 100 mètres, appelé d'abord môle Bab-Azoun, et depuis môle Amiral Mouchez, que l'on affecta aux parcs à charbon. Enfin pour protéger le quai Sud du grand môle contre l'ensablement provoqué par le courant littoral, un épi avait été construit sur plus de 200 mètres, parallèlement et au Sud de cet ouvrage. Il devait servir de mur de quai à un nouveau terre-plein de formation naturelle. Tous ces travaux ont été exécutés de 1908 à 1912. La Chambre de commerce, qui avait couvert plus du tiers des dépenses, disposait désormais de 27 hectares de terre-pleins dont elle percevait les droits de location. La surface totale de la nappe d'eau du port et de l'arrière-port avait été portée à 115 hectares. Depuis 1830, plus de 60 millions avaient été consacrés aux travaux du port d'Alger.

En 1921, la situation économique du port d'Alger était des plus brillantes et la progression, dans les dernières années, avait répondu aux prévisions les plus optimistes. Depuis 1905¹, c'est-à-dire depuis le jour où l'on avait décidé de ter-

1. D'après les Statistiques de la Chambre de commerce, les chiffres comparés sont les suivants :

	Nombre de navires (Entr. et sort.)	Jauge	Tonnage métrique	Relâcheurs	Charbon réexporté
1905.....	10.579	11.302.905 ^{tx}	2.269.504 ^t	1.738	519.021 ^t
1912.....	12.983	18.414.557	3.643.525	2.366	736.741

miner l'arrière-port de l'Agha, le nombre des navires entrés et sortis avait augmenté de plus de 2.000 et le tonnage était passé de 11 millions à 18 millions de tonnes. Le tonnage métrique s'était accru de plus de 50%. Le nombre des relâcheurs n'avait cessé de progresser, avec une différence de 628 unités ; les opérations avaient porté sur près de 750.000 tonnes de houille, soit un excédent de près de 200.000 sur le chiffre de 1905. La flotte de pêche du port d'Alger comptait 268 bateaux d'un tonnage de 1.180 tonnes, montés par 1.294 hommes ; 15 de ces bateaux marchaient à la vapeur. L'armement algérois, en dehors de cette flotte, était représenté par 27 navires de 20.000 tonnes. De quelque manière que l'on envisageât son activité, le port se révélait en progrès constant.

Or il apparaissait de plus en plus clairement que le développement de ses fonctions était plus rapide que celui de ses organes, déjà insuffisants dans le présent ; ils ne répondaient pas en effet aux conditions que l'on estimait nécessaires pour les grands ports modernes.

Et tout d'abord, malgré toutes les améliorations destinées à assurer la tranquillité de la nappe d'eau, malgré le prolongement de la jetée Nord, le rétrécissement de la passe, la construction du môle Al Djefna¹, la fermeture de la jetée Est,

1. On espérait qu'en réalisant pour une part le cloisonnement de la nappe d'eau préconisé par quelques ingénieurs (Ph. Gauckler, *o. c.*, p. 56) on assurerait plus de tranquillité. Afin d'atténuer les effets du ressac sensibles du côté du Nord-Est, le môle fut bordé de ce côté par un talus en enrochements recouvert d'un tablier en béton de ciment armé, dispositif permettant des évidements sous le bord du quai pour amortir les chocs en retour. Ce perfectionnement n'a pas donné tout ce que l'on en attendait.

le ressac n'avait pas disparu. Sans doute les opérations commerciales étaient très rarement suspendues, deux jours par an en moyenne ; mais, outre que l'agitation, par un fort vent d'Est, circonstance fort heureusement rare, contraignait les capitaines à un redoublement des mesures de sécurité¹, par vent du Nord-Ouest et du Nord, les lames pivotaient autour de l'extrémité de la jetée Nord suivant un arc d'environ 90°² et pénétraient ainsi par la passe. Les seules régions de l'ancien port à l'abri de leur influence étaient la partie avoisinant la jetée Est et les abords immédiats des quais Sud du môle Al Djefna. Mais plus au Sud par exemple et jusqu'au fond du port, la manœuvre des bateaux-portes des formes de radoub devenait parfois dangereuse ou impossible ; en 1912 même, l'entrée et la sortie des formes furent condamnées pendant 62 jours de l'année³. A l'arrière-port de l'Agha, où l'on avait escompté la tranquillité, la couverture était également insuffisante ; la houle y exerçait son action le long du grand môle, aussi bien et pour les mêmes raisons que dans l'ancien port⁴.

En second lieu, la longueur des quais de rive était manifeste-

1. En juin 1898, par un coup de vent d'Est, le cuirassé *Kléber* chassa sur ses ancres et fut un moment en danger.

2. Bar. Quinette de Rochemont et Henri Desprez. *Cours de travaux maritimes*. Paris, 1900, p. 81-82. (Lames pivotantes). Ils prennent un exemple dans le port d'Alger. Dans ce cas spécial, le ressac ne peut donc être évité que si la lame pivotante vient heurter le bord extérieur de la jetée Est (branche du large de la jetée Sud). Il faut donc allonger la jetée Nord.

3. *Ponts et Chaussées. Port d'Alger*, 1912, Alger, 1913, p. 9.

4. En 1927, l'ingénieur en chef Balensi déclarait dans un rapport que le bassin de l'Agha était « intenable les jours de mauvais temps ». (*Bulletin de la Chambre de commerce*, 1927, p. 284).

ment insuffisante, bien qu'elle eût été portée, entre 1905 et 1912, de 1.780 mètres à environ 4.600. Les faibles profondeurs le long de la rive, dans l'ancien port, ne permettaient qu'à un fort petit nombre de bateaux, ceux des petites lignes côtières presque exclusivement, de se poster bord à quai. Tous les autres, à commencer par les paquebots des lignes régulières de France en Algérie, devaient s'amarrer en pointe et recourir, pour les opérations d'embarquement ou de débarquement des marchandises et des voyageurs, aux chalands et aux allèges, dont le nombre croissant était une telle cause d'encombrement qu'on dut lui imposer des limites¹. Ainsi se pratiquaient notamment les opérations relatives au charbon, tant pour les navires charbonniers que pour les navires relâcheurs ; la rapidité du travail des équipes ne compensait pas la longueur des manipulations, ni surtout le surcroît de frais qui en résultait. Au bas mot, pour les 30 vapeurs qui constituaient le peuplement journalier du port entier, il aurait fallu 6 kilomètres de quais et les profondeurs de 7 à 10 mètres que réclame aujourd'hui le commerce maritime.

En arrière du mur de rive, la surface des terre-pleins ne suffisait plus au dépôt et au transport des marchandises. Dans l'ancien port, sur 21 hectares, il y en avait à peine 6 de disponibles, défalcation faite de la superficie occupée par les voies de circulation, les voies ferrées et la gare principale, les bâtiments des services publics, les hangars-abris de la

1. Le nombre des chalands qui était de 245 en 1895 est monté à 494 en 1925. La construction, la mise en service et l'introduction de nouveaux chalands sont soumises à l'autorisation préfectorale, sur avis de la Chambre de commerce et de la Direction du port. (Ponts et Chaussées, *Port d'Alger*, 1925. Alger, 1926, p. 61).

Chambre de commerce¹, ceux des compagnies maritimes, les formes de radoub et les cales de carénage ; et encore la houille de réexportation en occupait-elle une partie. Les marchandises s'entassaient sous les bâches ou à découvert, les files de tonneaux débordaient sur les chaussées ; à l'époque des expéditions de vins, l'engorgement paralysait la circulation et retardait les manipulations. Une véritable crise de transports en résulta pendant la campagne d'exportation de 1911-1912². On calculait que le tonnage métrique par mètre linéaire de quai était à Alger de 700 tonnes, supérieur ainsi à celui de Marseille, de Gênes, de Rouen pour ne citer que ces trois ports³. A l'Agha, sur les terre-pleins nouvellement constitués, la combinaison financière adoptée pour l'exécution des travaux⁴ incitait trop aisément la Chambre de commerce à recourir à la surenchère dans la location des terrains concédés et la multiplication des constructions sur ces ter-

1. Ils constituent deux groupes de bâtiments sur des superficies de 3.600 mètres carrés et de 3.000 mètres carrés. Les voûtes de la compagnie anglaise (5.000 mètres carrés) sont en partie occupées par des installations industrielles et même des locaux d'habitation. Elles abritent cependant les Magasins généraux de la Société des Docks d'Alger et l'Entrepôt réel des Douanes.

2. *Chambre de commerce d'Alger. Exposé des travaux*, 1913, p. 296. En 1927, l'ingénieur Balensi a rappelé dans un rapport que pendant l'automne et jusqu'au 15 janvier, le port a été « littéralement embouteillé ». (*Bulletin de la Chambre de commerce*, 1927, p. 275).

3. *Chambre de commerce d'Alger. Amélioration*, etc., o. c., p. 18. Il était en 1906 de 860 tonnes à Alger, de 325 à Marseille, de 670 à Gênes, de 600 à Rouen. D'après le rapport de M. Pays à la Chambre des Députés (1924) il était encore à cette date de 700 tonnes.

4. Système de l'emprunt gagé par les bénéfices réalisés sur la location des terre-pleins. On a vu les enchères atteindre des chiffres qui dépassaient de plus de 500 % le prix maximum des cahiers des charges.

rains réduisait les espaces libres pour le dépôt et le transport des marchandises à des proportions exigües ¹.

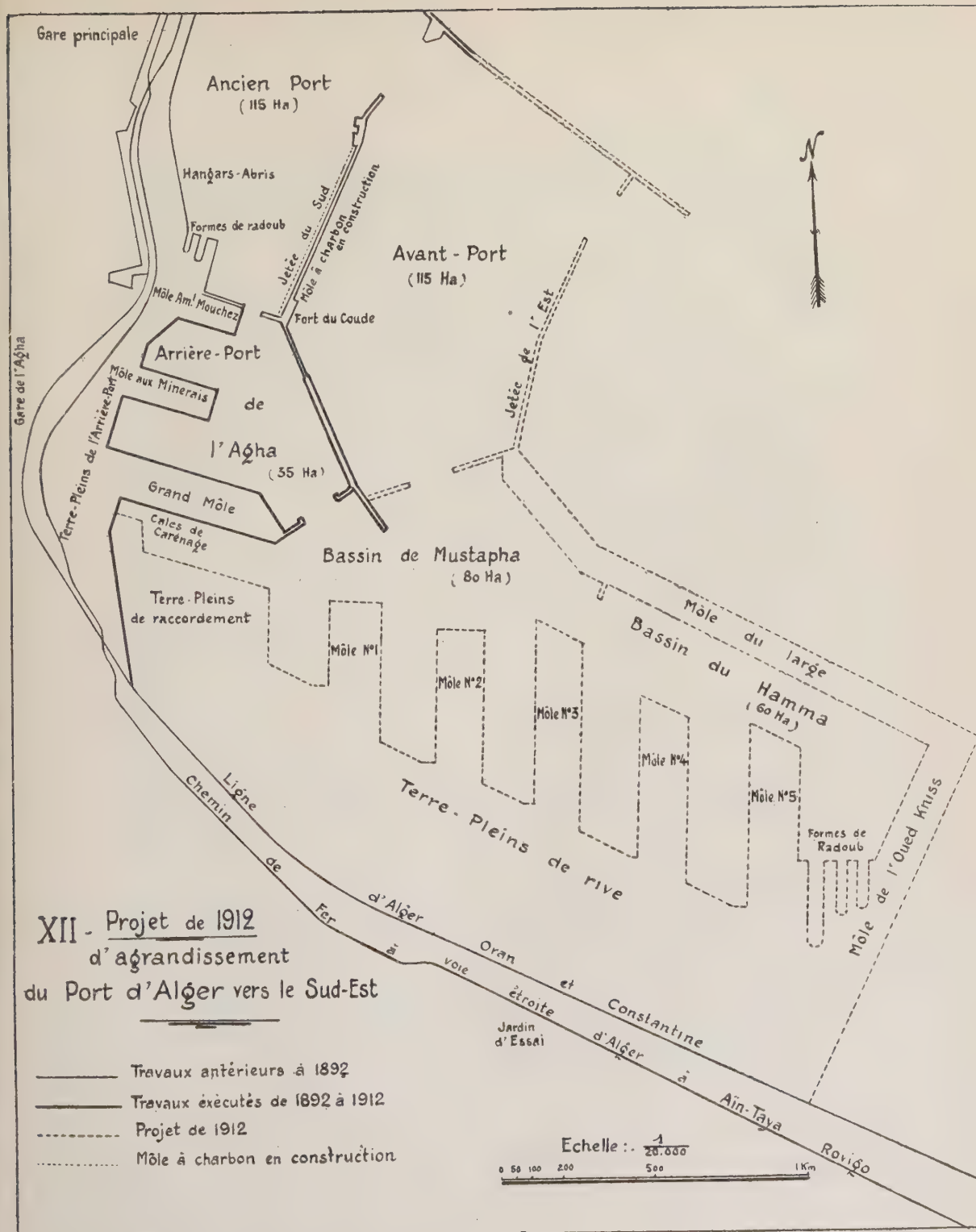
La défectuosité, pour ne pas dire l'inexistence de l'outillage, ne permettait pas davantage une bonne exploitation du port. Si les voies de quai, à largeur normale ou réduite, pouvaient paraître suffisantes ², on ne pouvait en dire autant des appareils de levage que l'emploi des chalands ne rendait pas cependant inutiles même dans l'ancien port. En 1912 ³, notre grand port africain ne disposait que de 6 grues se manœuvrant à bras, dont une seule de 20 tonnes et deux de 5 tonnes, de 3 pontons-grues à vapeur de 40, 20 et 10 tonnes appartenant à la Société Schiaffino, Durand et Compagnie, d'un titan transbordeur et d'une grue à portique réservés pour la manipulation des minerais de fer de la Société Portalis-Müller, et par occasions, du ponton-grue de 36 tonnes du service des Ponts et Chaussées. Or les concurrents d'Alger pour le charbonnage travaillaient à s'équiper en vue d'opérations rapides et moins coûteuses. Si à Malte où l'Amirauté anglaise ne semblait guère disposée à faciliter les opérations commerciales, on n'entrevoyait pas la possibilité d'une rivalité sérieuse, Gibraltar n'avait pas capitulé et l'on pouvait toujours craindre, à défaut d'autres avantages, que ce port, « à ordre » ⁴ pour le commerce des grains, n'attirât aussi pour le char-

1. *Ponts et Chaussées. Port d'Alger*, 1926, Alger 1927, p. 4.

2. *Idem*, 1919, p. 12-13. Voies de quai à largeur normale : ancien port, 1887 mètres ; arrière-port, 8.801 mètres ; voies étroites (C. F. R. A) : ancien port, 2.524 mètres ; arrière-port, 4.200 mètres. Total : 17.412 mètres. Les chiffres n'avaient presque pas varié depuis 1912.

3. *Ponts et Chaussées, o. c.*, 1912, p. 10-11.

4. C'est-à-dire où les bateaux chargés de grains dans la mer Noire ou aux Indes venaient recevoir leur ordre de destination définitive.



bonnage de nombreux clients venus de l'Inde ou de la mer Noire. Il y avait mieux : dans la colonie même un rival avait surgi depuis 1903. Oran qui, à cette date, avait ravitaillé 42 relâcheurs jaugeant 47.000 tonneaux, en ravitaillait, en 1911, 1.084 de 1.935.000 tonneaux¹ ; on y préparait des aménagements et un outillage spéciaux. Il y avait enfin lieu de s'inquiéter de la substitution progressive du mazout au charbon, qui pouvait révolutionner les conditions de la relâche. Or dans les statistiques de la navigation, le tonnage de jauge des navires relâcheurs figurait pour plus de la moitié du tonnage total (aux entrées, 5.210.053 tonneaux sur 9.694.988 tonneaux, en 1913) et le tonnage métrique des charbons pour près de la moitié (1.789.738 tonnes sur 3.482.161 tonnes)². On comprend que toutes ces raisons commandaient une vigilance particulière et pouvaient susciter des alarmes pleinement justifiées.

4^o De 1912 à nos jours.

Le service des Ponts et Chaussées n'avait pas attendu l'achèvement de l'arrière-port de l'Agha pour envisager et étudier

1. *Direction des Douanes. Documents statistiques sur le commerce de l'Algérie.* (Années 1904 à 1912 et particulièrement 1912, p. 46. Notice sur Oran). Les chiffres sont de 1903 à 1911 :

1903..	42 navires jaug	47.079 tx	1908..	394 navires jaug.	673,443 tx
1904..	190 —	305989	1910..	578 —	994.327
1906..	219' —	361411	1911..	1.084 —	1.934.921

2. *Chambre de commerce. Doc. Stat.*, 1913, p. 29 et *Ponts et Chaussées, o. c.*, tabl. 10.

la création de nouveaux bassins. Un avant-projet d'extension du port au Sud-Est était présenté par les ingénieurs et adopté par la Chambre de commerce le 19 juin 1912¹. Après toutes les discussions et toutes les formalités, le projet de l'ingénieur Butavand, légèrement amendé, avait fini par réunir tous les suffrages² et l'on pouvait, dès le 27 mai 1914, procéder à l'établissement du dossier définitif à présenter au Parlement. Il y avait eu un accord complet entre les diverses commissions appelées à statuer sur le projet pour en proclamer, non seulement l'utilité, mais encore la nécessité. Celle des inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées, après avoir rappelé que le tonnage effectif du port avait triplé au cours des onze dernières années par une progression annuelle continue de 200.000 tonnes, ajoutait : « La prospérité de la colonie, pays encore neuf et aujourd'hui en plein développement, ne paraît

1. *Exposé des travaux de la Chambre de commerce d'Alger*. Années 1912-1913. Alger 1913, p. 248-306. On y trouvera un plan au 1 : 8.000 de l'Avant-projet d'extension du port vers le Sud-Est.

2. La Commission nautique l'examina et l'adopta dans ses réunions des 12 et 13 novembre 1912 et la Chambre de commerce conclut dans le même sens le 20 novembre. Les 19 et 20 décembre la Commission des inspecteurs généraux des Ponts et Chaussées étudia l'avant-projet sur place et l'approuva, avec quelques réserves légères d'ordre technique et d'ordre financier. La Chambre de commerce adhéra à ces réserves dans sa séance du 26 mars 1913 : elle demanda la réalisation complète du programme adopté au moyen d'une subvention de 8 millions du département de la Marine, d'une participation de la Colonie pour 20 millions, et de la Chambre même pour 75, à réaliser au moyen d'un emprunt, de droits de péage et de la concession pour 75 ans des terre-pleins créés. Le Ministre de la Marine acquiesçait ; l'assemblée des Délégations Financières votait le 16 juin 1913 la participation demandée, le Conseil de gouvernement ratifiait sa décision. Les conférences mixtes et l'enquête d'utilité publique n'ayant soulevé aucune difficulté, la Chambre n'avait plus qu'à transmettre le dossier au Parlement.

pas près d'atteindre son maximum »¹. La Chambre de commerce, s'adressant aux Délégations Financières², représentait que le mouvement du port d'Alger, en 1913, était d'environ 13.000 navires (entrées et sorties) jaugeant plus de 18.400.000 tonneaux, que le trafic dépassait 3.600.000 tonnes, que, à elles seules, les expéditions de minerai de fer atteignaient 1.500 tonnes par jour. Elle estimait donc nécessaire et urgent de constituer un port apte à la manipulation de 4.000.000 tonnes de marchandises et propre à recevoir 15.000 navires (entrées et sorties). « Mais, ajoutait-elle, on ne doit pas se borner à prévoir les besoins du port d'Alger d'ici à dix ans. On doit voir plus loin, et le développement énorme constaté depuis huit ans y oblige. Il n'est pas téméraire de prévoir pour Alger un avenir comparable à la situation actuelle de Marseille et de Gênes. C'est donc à créer un port de 7 millions de tonnes et de 18 à 20.000 navires qu'il faut travailler, et cela représente 13 à 14 kilomètres environ de quais accostables³.

L'ouverture et la longue durée des hostilités retardèrent l'aboutissement du plan adopté ; le projet de loi présenté par le Ministre des Travaux Publics et des Transports ne put

1. *Exposé des travaux*, o. c., p. 285.

2. *Idem*, p. 296-297.

3. Des considérations d'ordre militaire étaient également invoquées pour justifier la participation de la Marine à l'œuvre projetée. Il était nécessaire d'offrir à la Marine de guerre et à ses Dreadnoughts un abri plus spacieux (l'avant-port) et des moyens de ravitaillement en charbon plus importants. Alger n'était-il pas « le troisième point d'appui ou de refuge qui doit, avec Toulon et Bizerte, assurer à la France la maîtrise de la Méditerranée occidentale, indispensable à la sécurité de l'empire colonial français ». Ces considérations ont perdu leur valeur depuis la dernière guerre.

être voté définitivement par le Parlement que le 21 avril 1921¹. Les travaux étaient estimés à 162.500.000 francs dont la Colonie prenait 20 millions à sa charge, le reste de la dépense étant couvert par la Chambre de commerce au moyen d'un emprunt, de droits de péage et de l'exploitation des terre-pleins pendant 75 ans. On rappelait que le port d'Alger n'avait coûté jusqu'alors que 70 millions, y compris les travaux d'entretien, et que, pour ne pas parler des ports étrangers, le dernier programme d'avant-guerre en cours d'exécution au Havre exigeait à lui seul 87 millions². Il n'est pas inutile non plus de faire remarquer que l'adoption de ce projet grandiose a été décidée au lendemain d'une guerre qui avait profondément troublé les fonctions du port d'Alger. En 1918, le nombre des navires entrés et sortis était tombé à 2.075, leur jauge à 1.874.736 tonneaux, les relâcheurs n'étaient plus que 95, le tonnage métrique des marchandises s'était abaissé jusqu'à 836.958 tonnes, dont 302.536 seulement pour les importations, la houille ne figurant que pour 162.682 tonnes. Sans doute un relèvement brusque et continu avait suivi, mais il fallait une foi bien ancrée dans l'avenir — dont on chercherait en vain un pareil exemple dans l'histoire antérieure — pour oser entreprendre sans retard des travaux d'une telle importance. La prudence a d'ailleurs commandé de restreindre la déclaration d'utilité publique à une partie

1. *Chambre de commerce d'Alger. Documents statistiques. Port d'Alger.* Année 1921-1922, p. 26. Ce résultat a été dû en grande partie à la persévérance et à l'inlassable activité de M. Billiard, Président de la Chambre de commerce, dont le nom restera attaché à l'histoire de notre port africain.

2. *Bulletin de la Chambre de commerce d'Alger.* Rapport de M. Billiard du 27 mars 1913.

seulement du programme ; encore les travaux ne seront-ils pas exécutés dès le début dans leur totalité, vu la hausse du prix des matériaux et des salaires.

Le projet complet « d'extension du port d'Alger vers le Sud-Est »¹, devenu ainsi un programme idéal, comporte la création d'un avant-port et de deux grands bassins, soit au total une nappe d'eau abritée de 255 hectares.

L'avant-port, de 115 hectares, se développe au Sud-Est de l'ancien port. Il est couvert d'une part, du côté du Nord et du Nord-Est, par la jetée Nord prolongée dans sa dernière direction de manière à former une digue de 850 mètres, et d'autre part, du côté de l'Est par une jetée de 838 mètres légèrement infléchie, qui laisse entre elle et la première une passe de 175 mètres. Les préoccupations d'ordre militaire qui jadis inspiraient le projet de Lieussou² et qui ne furent pas absentes dans les premières discussions du nouveau programme ont été dans la suite reléguées à l'arrière-plan. Il ne s'agirait plus désormais que de faciliter le redressement des navires entrants, avant leur arrivée à la passe de l'ancien port désormais mieux abritée, et surtout d'assurer la couverture des nouveaux bassins dont l'ouverture sera orientée au Nord-Nord-Ouest. Les plus grands navires, par exemple les bateaux de touristes d'un tonnage généralement élevé, pourraient s'y abriter dans les meilleures conditions et y évoluer sans le moindre risque³.

1. Voir le plan au 1 : 20.000 annexé aux *Documents statistiques*. (Années 1921-1922) et l'opuscule : *Chambre de commerce d'Alger. Extension du port d'Alger vers le Sud-Est. Notice sur le port d'Alger*. 1919.

2. Voir plus haut, p. 635.

3. Il arrive en effet que plusieurs de ces grands navires préfèrent rester en

La création de deux nouveaux bassins, à l'Est de l'arrière-port actuel de l'Agha, constitue l'essentiel du projet. Le premier, dénommé « bassin de Mustapha »¹ couvrira une superficie de 80 hectares, le second, « bassin du Hamma », en occupera 60. L'abri sera assuré du côté du Nord par un grand môle dit « môle du large », de 1.848 mètres² de longueur sur 100 mètres de largeur, légèrement coudé non loin de la terminaison Est du premier bassin ; du côté de l'Est, par le « môle de l'oued Kniss », dont l'extrémité Nord sera à 1.360 mètres des voies ferrées du P. L. M., et dont la largeur atteindra 140 mètres à partir du point d'enracinement³. Les deux bassins communiqueront par une passe de 150 mètres ménagée entre des jetées secondaires. A 450 mètres de la ligne du chemin de fer, espace suffisant pour assurer de magnifiques terre-pleins, se détacheront 5 môles obliques⁴ de 300 à 650 mètres de long sur 160 à 170 de large, dont 3 pour le bassin de Mustapha ; un terre-plein de raccordement unira ceux du nouveau port à ceux du grand môle de l'Agha. Ainsi seront délimitées 7 darses de 200 mètres de largeur et les espaces

rade, en dehors des jetées pour ne pas être gênés dans leurs manœuvres et aussi par crainte du ressac.

1. Il figurait dans l'avant-projet Butavand sous le nom de bassin Charles-Quint qui rappelait la plage dénommée ainsi, en souvenir de l'échouage désastreux de la flotte espagnole, lors de l'expédition de 1541.

2. Ce môle était prévu comme devant servir au stockage du charbon de soute et aux opérations du ravitaillement des navires relâcheurs.

3. Il assurerait dans les meilleures conditions la protection contre les alluvions de l'Harrach et les sables de la plage de Hussein-Dey que les courants de la baie entraînent dans la direction du Sud-Ouest (Ph. Gauckler, *o. c.*, p. 63).

4. Cette obliquité est destinée à faciliter l'accostage et les manœuvres sur les voies ferrées des quais.

utilisables gagnés sur la mer représenteront une superficie totale de 175 hectares.

Ce nouveau port offrira des fonds de 12 mètres au moins sur toute l'étendue de la nappe d'eau où doivent évoluer les navires, et de 7 à 12 mètres le long des quais accostables. Il sera pourvu d'un outillage abondant et vraiment moderne, appareils de levage, portiques roulants, hangars-abris, voies de quai. La spécialisation que permettra le nombre des môles et des darses contribuera à la commodité des opérations et à la sécurité même du port, les matières inflammables, les pétroles et le mazout pouvant être éloignés des autres marchandises. Enfin il pourra être obvié à l'insuffisance reconnue des formes actuelles¹ de radoub par la création, à l'extrémité Est, de 3 nouvelles formes de 300, 200 et 150 mètres et à l'Ouest de 3 cales de carénage de 100 mètres. Alger pourra remplir complètement le rôle de port de réparation qui lui est naturellement dévolu par sa position sur les grandes lignes de navigation.

De ce projet grandiose, la loi du 21 avril 1921 ne visait qu'une partie, la première étape de l'exécution : le bassin de Mustapha et l'avant-port. Les travaux ont été adjugés, le 21 août 1923, à l'entreprise Schneider, Hersent et Daydé, dont les ingénieurs devaient réaliser des perfectionnements techniques remarquables et utiliser un matériel d'une originalité et d'une puissance sans rivales. C'est ainsi que le mur vertical² de la jetée du large couvrant le nouveau bassin

1. Voir p. 661.

2. On s'est inspiré de l'exemple du port de Gênes et notamment de la construction du môle Victor-Emmanuel III. Les ingénieurs de l'entreprise et ceux d'Alger ont d'ailleurs réalisé de nouveaux perfectionnements (*Bull.*

est constitué par des piles de quatre blocs de béton de 450 tonnes reposant sur des enrochements arrasés à 15 mètres de profondeur ; la plus grande dimension des blocs correspond à la largeur même de la jetée ¹. Ils sont liés les uns aux autres, verticalement par du béton et une armature de rails remplissant des puits ménagés dans l'épaisseur ², horizontalement par des tenons et des mortaises ; cette disposition assure une résistance à l'épreuve des lames les plus fortes. Un type nouveau de murs de quai a été également prévu. En 1927, les travaux préparatoires, installation du matériel et organisation des chantiers, ont été complètement terminés ³. Ils ont nécessité l'ouverture, au cap Matifou, d'une carrière reliée à un port d'embarquement, entièrement créé, par un tunnel de 400 mètres. Les engins de transport mûs électriquement, bardeur, transbordeur, portiques, ponts roulants etc. sont des appareils gigantesques ⁴. L'immersion et l'arrimage des blocs sont opérés avec une rapidité et une précision qui permettent d'en poser jusqu'à 10 en un jour et de faire ainsi avancer la jetée de 40 mètres.

Malheureusement les difficultés financières provoquées par

de la Chambre de commerce, 1927, p. 285-289 et *Ponts et Chaussées. Port d'Alger*, 1926. Alger, 1927, p. 29).

1. On a en effet renoncé à en faire un môle à charbon de 100 mètres de largeur.

2. *Bulletin de la Chambre de commerce*, 1927, p. 288.

3. *Ponts et Chaussées*, o. c., p. 32. État d'avancement des travaux au 1^{er} janvier 1928.

4. Etna. *Revue technique Nord-africaine*, avril-mai-juin-juillet 1927. F. Vermande. *Le port d'Alger et ses travaux d'agrandissement*, novembre 1927. Bocognano. *Les travaux d'agrandissement du port d'Alger et les carrières de La Pérouse*.

la baisse du franc et la hausse considérable du prix des matériaux a bouleversé l'économie des combinaisons sanctionnées par la loi de 1921¹. Il a fallu, plutôt que de résilier tous les contrats et d'arrêter les travaux, au grand détriment du port d'Alger, restreindre encore le programme et en détacher une tranche. On s'est arrêté aux créations considérées comme les plus nécessaires et les plus urgentes, à savoir le terre-plein de raccordement du port de l'Agha et du nouveau bassin, le môle n° 1 et son terre-plein se développant au Sud, la jetée du large couvrant la nappe d'eau et un brise-lames construit suivant l'axe du môle n° 3². L'ensemble représente 40% des travaux adjugés en 1923. Mais l'ingénieur en chef Balensi a fort judicieusement suggéré de « poursuivre concurremment la réalisation d'un sérieux programme d'outillage, permettant d'intensifier l'utilisation des quais et des terre-pleins »³.

Cette dernière préoccupation s'impose plus que jamais à l'esprit de tous ceux qui ont mission de veiller à la prospérité du port d'Alger. Il est une marchandise, la houille, dont la manipulation y est devenue de plus en plus coûteuse, et qui constitue par ailleurs depuis plus de 20 ans par son tonnage métrique, le premier article d'importation et d'exporta-

1. Les dépassements de dépenses étaient énormes. Les travaux, évalués en 1923, à 80 millions devaient désormais en coûter 170 et 200 avec l'aménagement des terre-pleins. La réduction apportée au programme, a ramené les chiffres à environ 135 millions, dont 95 fournis par la Chambre de Commerce et 40 par la Colonie. (Voir le rapport de l'Ingénieur Balensi. *Bulletin de la Chambre de commerce*, 23 février 1927, p. 275-328).

2. Cet ouvrage couvrira le nouveau bassin du côté de l'Est et arrêtera les alluvions apportées par le courant du fond de la baie.

3. Voir le rapport mentionné dans la note 6.

tion¹. Les conditions du charbonnage ont singulièrement changé depuis la guerre, à cet égard du moins². L'augmentation du tonnage des navires relâcheurs leur permet d'embarquer des quantités beaucoup plus considérables, et les demandes ne sont plus de 300 et de 400 tonnes, mais souvent de 1.200 et de 1.500 tonnes : d'où la nécessité d'un stockage de ravitaillement plus important ; de 30.000 tonnes en 1913, il est passé à 50.000, et ce chiffre apparaît insuffisant, si l'on ne veut pas mettre le commerce à la merci des variations de cours et des interruptions dans la livraison provoquées par des causes diverses. Il faut donc des emplacements plus étendus, qui manquent actuellement et que la nappe d'eau seule ne pourrait fournir sans qu'il en résultât l'engorgement du port. En second lieu, les manipulations, qui, avec le système des chalands, exigent souvent quatre opérations successives, entre le palan du navire charbonnier et celui du navire relâcheur, grèvent la marchandise de frais considérables (plus de 16 francs par tonne) et constituent une perte sérieuse de temps et d'argent. Les constructions et les réparations de chalands sont d'ailleurs très coûteuses. En outre, la raréfaction de la main d'œuvre indigène attirée par les usines de la Métropole, la hausse des salaires qui en est résultée ont fait revenir les commerçants en charbon de la place de leurs préventions contre l'outillage de manutention mécanique³.

1. Voir p. 688 et 697.

2. Le rapport de l'ingénieur Balensi (*Exposé des travaux. Chambre de Commerce*, 1925. Projet d'un môle à charbon) faisait ressortir tous les nouveaux aspects de la situation. Nous en avons résumé les principales considérations.

3. Les *Documents statistiques (o. c.)* signalent à partir de 1919 l'introduc-

Enfin l'exemple des ports concurrents et le fléchissement des chiffres ¹ nettement caractérisé à Alger ont démontré la nécessité de parer au plus tôt à une situation des plus alarmantes. Le port d'Oran, pour ne citer que celui-ci, a, depuis la guerre et grâce à l'installation d'un outillage parfaitement adapté sur des emplacements vastes et bien choisis ², réalisé des progrès tels que cette fonction suffit à le placer aujourd'hui au premier rang des ports algériens. En 1927 ³, il a été fréquenté par 1.976 relâcheurs d'un tonnage de 4.897.361 ton-

tion dans le port de grues pivotantes et flottantes à vapeur mises en service pour la manutention des charbons de soute.

1. Voir p. 689. Gibraltar travaille à s'outiller pour des opérations rapides (*Ponts et Chaussées*, 1925, p. 61).

2. Le môle Millerand a été affecté au stockage du charbon que facilitent des portiques roulants ; une partie du bassin Poincaré en voie d'achèvement sera affectée au charbonnage. En attendant, les maisons qui se livrent à cette opération disposent d'un matériel qui leur permet d'embarquer jusqu'à 400 tonnes à l'heure (*Exposé des travaux de la Chambre de commerce d'Oran*. Année 1927. Oran, 1928, p. 521). Les opérations sont d'ailleurs faites le long des navires amarrés en pointe et au moyen de grues flottantes, dont le personnel est intéressé à la rapidité des manipulations. La main d'œuvre indigène s'est raréfiée du reste à Oran comme à Alger, la marocaine surtout.

3. Statistique comparée des navires entrés en relâche pour ravitaillement à Alger et à Oran, de 1923 à 1927. (*Exposé des travaux. Chambre de commerce d'Oran, o. c.*, p. 784).

Alger.....	1.298 = 3.257.518 tx	1.198 = 2.939.269 tx	1.019 = 2.474.057 tx
Oran.....	607 = 1.450.772	883 = 2.107.511	1.110 = 2.690.184
Alger.....	1.085 = 2.562.241	1.207 = 2.930.684	
Oran.....	1.402 = 3.308.617	1.976 = 4.897.361	

Les chiffres pour les six premiers mois de l'année 1928 ont été pour Alger de 529 navires jaugeant 1.354.237 tonneaux et pour Oran de 1.252 navires jaugeant 3.077.223 tonneaux. (*Direction des Douanes de l'Algérie. Bulletin comparatif trimestriel du mouvement commercial et maritime de l'Algérie*. 1928, p. 4).

neaux, alors qu'on n'en comptait à Alger que 1.207 de 2.980.684 tonnes.

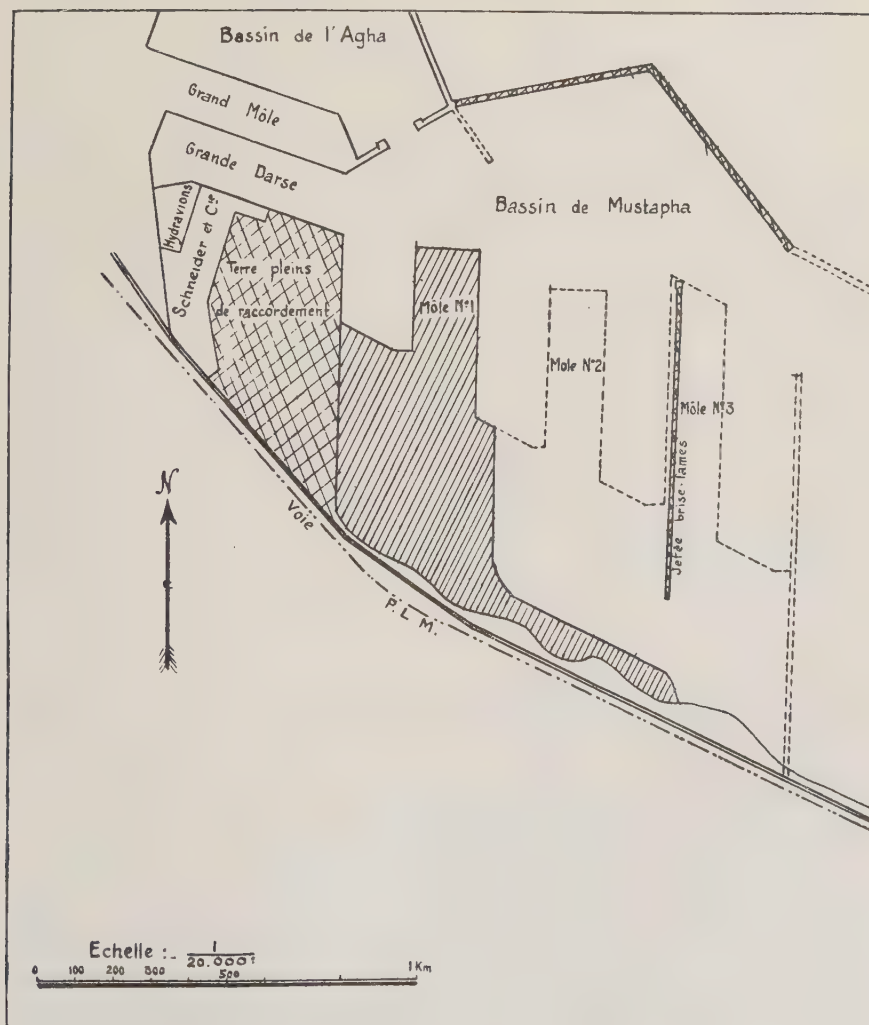
On comprend dès lors que les ingénieurs et la Chambre de commerce aient accepté avec empressement de louer une parcelle du terre-plein de raccordement nouvellement créé à une société de combustibles¹ qui s'est engagée à manipuler au moins un tonnage déterminé avec un outillage mécanique perfectionné ; ce contrat servira de modèle à d'autres qui sont en préparation pour les locations du môle n° 1. En outre, depuis 1924², on a étudié un projet de construction d'un môle à charbon le long de la jetée Est de l'ancien port ; l'avant-projet définitif adopté par la Chambre de commerce, a été approuvé ; les travaux ont été adjugés à l'entreprise Schneider, Hersent et Daydé. Il s'agit de constituer un quai de 610 mètres pour cinq postes de navires et des terre-pleins de 50 mètres de largeur où l'on trouvera à louer 30.000 mètres carrés pour le stockage du charbon. Le musoir Sud, que l'autorité militaire a consenti en 1924 à livrer au commerce, sera réservé pour un dépôt de mazout. L'outillage exigé ou mis à la disposition des locataires permettra des opérations rapides et relativement peu coûteuses³. La situation du môle, à proxi-

1. Il s'agit de la Société Méditerranéenne de combustibles, à laquelle ont été loués pour 25 ans 15.000 mq à l'angle N.-E. du terre-plein raccordant le bassin de l'Agha à celui de Mustapha. (*Bulletin de la Chambre de commerce*, 1927, p. 354-365).

2. *Bulletin de la Chambre de commerce*. Rapport Billiard du 23 mai 1928.

3. On pourra stocker 160.000 tonnes au minimum, renouvelables non plus tous les 20 ou 30 jours, mais tous les trois mois. Le mètre carré de chaland revenait à 540 francs en 1925, alors que dans la construction du môle, il coûtera 260 francs. Les manipulations représenteront des frais quatre fois moindres.

XIII Bassin de Mustapha
Travaux de la 1^{ère} Etape
(en cours d'exécution)



mité de la passe et dans la région la moins agitée de la nappe d'eau¹ sera particulièrement favorable aux manipulations qu'exigent le débarquement ou l'embarquement de la houille.

On devait d'autre part se préoccuper de la substitution progressive du mazout à la houille dans le chauffage des machines à vapeur ou dans les navires à moteur². Grâce aux initiatives privées encouragées par la Chambre de commerce, le port dispose dès à présent d'un stock permanent de 10.000 à 12.000 tonnes que l'on estime suffisant³. Mais il est prudent d'éloigner les dépôts des terre-pleins où ils voisinent encore avec des marchandises et des constructions édifiées par les compagnies de navigation ou les commerçants de la place⁴. C'est à quoi répondra l'utilisation prévue du musoir Sud et, en cas d'insuffisance, d'espaces à prendre dans la partie extrême des nouveaux terre-pleins de Mustapha.

Au fur et à mesure que des espaces libres sont mis à la disposition de la Chambre de commerce, l'Assemblée consulaire et les ingénieurs du port collaborent pour en assurer la meil-

1. Voir p. 661.

2. *Bulletin de la Chambre de commerce*, 20 juin 1928. Le capitaine du Port rappelle que le nombre des navires à moteur actuellement en chantier dépasse celui des autres.

3. *Idem. l. c.* et 22 juin 1927 (p. 703). En 1922, on a loué à la Société Générale des Huiles et Pétroles une parcelle à l'extrémité du grand môle de l'Agha ; elle y a installé un réservoir de 8.000 tonnes, pouvant ravitailler les navires à raison de 300 tonnes à l'heure. La même société possède un chaland citerne auto-moteur de 650 tonnes muni de pompes débitant 100 tonnes à l'heure (H. Baëza, *o. c.*, p. 47-48). D'autre part la Société Venture-Weir a introduit un tank-steamer de 6.000 tonnes de capacité et une citerne flottante de 800 tonnes pouvant débiter 450 tonnes à l'heure.

4. C'est le cas du réservoir de la Société des Huiles et Pétroles sur le grand môle de l'Agha.

leure exploitation possible¹, en conciliant, autant que faire se peut, les intérêts financiers et les intérêts économiques, et en réservant, ce qu'on a eu le tort de négliger antérieurement, la part légitime qui doit revenir aux installations vraiment maritimes. C'est un fait avéré en effet², que les compagnies de navigation ne disposent pas toutes à Alger des quais et des terre-pleins qui seraient nécessaires pour leurs opérations ; la zone voisine du quai n'est pas toujours exclusivement affectée, comme elle devrait l'être, aux entreprises qui concourent à assurer la vitalité du port. Un progrès important a été cependant réalisé, en 1927, par l'achèvement et l'inauguration d'une gare maritime installée sur le môle Al Djefna³. Elle est réservée à la Compagnie Générale Transatlantique et à la Compagnie de Navigation Mixte ; grâce à des aménagements largement conçus, sans que l'esthétique même ait été

1. Le terre-plein de raccordement, d'une superficie d'environ 11 hectares sera réparti entre le Service de la Navigation Aérienne (base des hydravions), la Société Algérienne d'Éclairage et de Force qui doit y installer une centrale d'énergie électrique, la Société Méditerranéenne de combustibles et le Service des travaux du port. La convention de 1927 passée avec l'entreprise Schneider stipule en effet que le matériel employé pour les travaux restera acquis, avantage très important qui donnera au port d'Alger des ressources précieuses pour l'avenir. On travaille d'un autre côté, sur les anciens emplacements des bâtiments de la Compagnie Transatlantique et de la Compagnie de Navigation mixte, à un réaménagement des terre-pleins.

2. *Bulletin de la Chambre de commerce*, 1927, p. 275. (Rapport Balensi).

3. *Idem*, p. 235. Voir aussi Etna, juin-juillet 1927. — E. Balensi. *La gare maritime du môle Al-Djefna*. Un outillage spécial permettra d'embarquer 5.000 à 6.000 colis à l'heure, soit 30.000 dans la matinée précédant le départ des paquebots, avantage intéressant pour le commerce des primeurs et des fruits. Notons en passant que l'expression de « gare maritime » n'est pas tout à fait conforme au sens qu'on lui donne ordinairement. Car il n'y existe aucune correspondance directe avec les trains de voyageurs du réseau ferré.

sacrifiée à l'utilité, l'embarquement et le débarquement des voyageurs et des marchandises sont opérés bord à quai dans les meilleures conditions de rapidité et de sécurité. Les grands paquebots de touristes, amarrés en pointe à l'extrémité Est du môle profitent également de quelques améliorations¹.

Depuis 1912, l'outillage du port en appareils de levage et de transport s'est un peu enrichi. La Chambre de commerce n'a acquis que trois grues électriques à portique roulant²; mais les entreprises particulières ont introduit dix pontons mâturs, dont deux à vapeur de 20 et 40 tonnes, et six grues flottantes à vapeur servant à la manutention des charbons³. De belles et importantes installations ont été ou améliorées ou créées par les sociétés exportatrices de minerai de fer, la Société d'embarquement et la Société des mines de Rouina et Miliana, ainsi que par les entreprises de fabrication de charbons agglomérés, la Société Prosper Durand et fils et la Société Algérienne des Houilles et Agglomérés⁴. En ce qui concerne l'outillage de réparation, on s'est contenté pour le moment d'envisager l'agrandissement des formes de radoub

1. *Idem* et 25 avril 1928 où il est question d'un service de location d'amarres.

2. *Ponts et Chaussées. Port d'Alger*. 1926. Alger, 1927, p. 5 et 6.

3. En 1929, l'Anglo-Algérien Coaling Cy a été autorisée à introduire et à amarrer à la jetée Est de l'ancien port un ponton flottant de 9.000 tonnes (L'« analcoal »), muni de deux puissantes grues mobiles montées sur rails et permettant la manipulation horaire de 300 tonnes de charbon. (H. Baëza, *o. c.*, p. 44 et *Bulletin de la Chambre de commerce*, 1927, p. 209 et 1144). Signalons aussi l'accroissement du nombre des remorqueurs (30) et le matériel de sauvetage et de renflouement de la Société Schiaffino et Compagnie.

4. *Ponts et Chaussées. Port d'Alger*, 1926, p. 6 et *Bulletin de la Chambre de commerce*, 1928, p. 66-67.

et la modernisation des cales de carénage¹. Mais le service des Ponts et Chaussées continue à regretter l'absence d'une grande entreprise industrielle de réparation qui pourrait devenir locataire des formes².

D'autres améliorations ont été réalisées³, dont l'une intéresse la flottille de pêche du port d'Alger : pour répondre aux doléances du Syndicat des armateurs de chalutiers qui n'avaient aucun point d'amarrage déterminé pour leurs opérations à terre et qui souvent étaient obligés de changer de poste, la Chambre de commerce a fait construire dans la partie Nord de l'ancien port, au pied de la Pêcherie, un môle de 1.840 mètres carrés où peuvent accoster six à sept paires de chalutiers⁴; d'accord avec la Municipalité, elle prépare l'installation, sur un emplacement tout proche, d'un marché qui complètera heureusement cet organe utile de notre port.

Il y reste encore cependant une défectuosité grave à laquelle on ne saurait tarder trop longtemps de remédier. Toutes les mesures prises pour atténuer ou supprimer le ressac dans l'ancien port se sont révélées insuffisantes. Les opérations le long du quai Nord du môle Al Djefna et la sécurité des paquebots de la Compagnie Transatlantique peuvent être compromises par l'agitation de la nappe d'eau. Le Service des Ponts et Chaussées estime que le ressac gêne les manœu-

1. *Bulletin de la Chambre de commerce*, 1927, p. 312 et *Ponts et Chaussées. Port d'Alger*, 1925. Alger, 1926, p. 59. Un projet approuvé le 22 janvier 1914, mais ajourné depuis, comprend la construction de 3 cales de 100 mètres.

2. *Ponts et Chaussées. Port d'Alger*, 1925, p. 9.

3. Nous ne parlons pas ici des mesures prises dans les derniers temps contre le vol et l'incendie (*Bulletin de la Chambre de commerce*, 1927, p. 228 et 1928, p. 11).

4. *Bulletin de la Chambre de commerce*, 1926 (10 mars) et 1928 (20 juin).

vres d'embarquement et de débarquement des marchandises pendant 20 jours de l'année ¹. On a vu des navires quitter le port sans avoir pu charger ce qu'ils devaient emporter. Les bateaux de très fort tonnage, grands paquebots de tourisme ou même navires de guerre amarrés au môle Al Djefna, ne sont pas à l'abri de toute atteinte ². Or il est reconnu ³ que le seul remède est le prolongement de la jetée Nord de 400 mètres. L'urgence de ce travail a été proclamée en 1927 ⁴ par les ingénieurs et la Chambre de commerce ; le projet est prêt, le concours financier de la Colonie est d'ores et déjà acquis. Comme il s'agit de fondations à établir par 36 m. 50 de profondeur ⁵, la construction de l'ouvrage demandera six années ; c'est une raison de plus pour que tout retard soit évité.

Au terme de cette histoire qui nous a permis de définir avec quelque précision ce qui a été réalisé et ce qui reste à faire, on ne peut en tirer de meilleure conclusion que cette

1. *Ponts et Chaussées*, o. c., 1925, p. 5.

2. L'ingénieur Balensi rappelle dans son rapport du 23 février 1927 que pendant l'hiver précédent, le croiseur américain « Memphis » ayant cassé ses amarres, on eut beaucoup de peine à l'empêcher de partir à la dérive. La raison pour laquelle certains gros navires de plus de 25.000 tonneaux mouillaient dans la baie sans entrer dans le port n'est pas toutefois celle-là, mais bien plutôt l'absence de remorqueurs assez puissants pour les seconder dans leurs manœuvres. (*Ponts et Chaussées*, o. c., 1926, p. 3). Cependant la Compagnie Générale Transatlantique a introduit un puissant remorqueur, le « Titan » d'une puissance de 1.200 C. V. (*Chambre de commerce. Port d'Alger*, année 1926-27, p. 15).

3. Voir p. 661, note 2.

4. *Bulletin de la Chambre de commerce*, 1927. Rapport J. Laurent du 9 mars, p. 319-336. La Chambre de commerce offre de concourir pour la moitié de la dépense qui serait de 30 millions.

5. Le profil adopté serait du même type que celui de la jetée du large à Mustapha.

leçon, si justement exprimée par un ingénieur du port : « Le développement d'un port doit toujours précéder les besoins et ne doit pas les suivre péniblement. »¹. C'est pour avoir méconnu ce principe que l'on a tardé à exécuter des travaux que des circonstances nouvelles ont rendus fort dispendieux et que l'on a négligé trop longtemps l'amélioration d'un outillage notoirement déficitaire, à l'insuffisance duquel on croyait pouvoir parer par des moyens d'un emploi de plus en plus difficile. On s'en rendra compte encore mieux en étudiant les diverses fonctions du port d'Alger.

II. — LES FONCTIONS DU PORT D'ALGER ²

1^o Alger port de voyageurs.

Alger doit à sa position centrale, à sa nombreuse population et à son rang de capitale, aux facilités que procure l'organisation des services réguliers, enfin à l'attraction que la ville même exerce sur les Français et les étrangers, d'avoir toujours été la principale porte d'entrée et de sortie de la colonie. Le nombre des voyageurs débarqués ou embarqués, que la guerre seule a fait fléchir, a considérablement augmenté

1. *Bulletin de la Chambre de commerce d'Alger*, 1927, p. 282.

2. Nous négligerons ici la fonction d'Alger comme port de refuge dont nous parlons par ailleurs, à propos des formes de radoub et celle d'Alger comme port militaire qui décidément est passée à l'arrière-plan. La question de la relâche est traitée à l'occasion des importations et des exportations de charbon.

dans les trente dernières années. En 1901, il dépassait de peu 100.000 ; en 1911, il était supérieur à 150.000, en 1913 à 200.000, chiffre qu'il a rattrapé après la fin des hostilités et qu'il a même dépassé¹.

Les ports métropolitains de la Méditerranée, et presque exclusivement Marseille et Port-Vendres², reliés à Alger par les services réguliers de trois compagnies de navigation³, sont ceux qui envoient ou reçoivent la majorité des passagers. En 1913, sur 203.519, ils figuraient pour 127.635, dont 106.355 en provenance ou à destination de Marseille ; en 1926, la proportion est sensiblement plus forte, 206.122 sur 217.592, dont 177.594 à l'actif de notre grand port. Ce mouvement entre la France et l'Algérie est d'ailleurs affecté par des variations saisonnières. Il s'accélère d'une manière remarquable à la saison chaude, de juin à fin septembre, pour des raisons faciles à comprendre, lorsque se produit l'exode annuel bien connu des Algériens ; il se ralentit au contraire pendant les mois de l'hiver, de novembre à mars⁴. Avec les ports fran-

1. Nombre de voyageurs embarqués et débarqués de 1901 à 1926.

1901.. 121355	1911.. 155268	1915.. 119740	1923.. 196887
1906.. 146500	1913.. 203519	1921.. 166958	1926.. 217592

Ces chiffres ne comprennent pas les voyageurs ayant débarqué des navires à passagers et des bateaux de touristes pour visiter la ville.

2. En 1926, la ligne directe de Marseille figure pour 172.956 sur un total de 217.592.

3. Compagnie Générale Transatlantique, Compagnie de Navigation mixte, Société Générale de Transports Maritimes à vapeur.

4. Le nombre des passagers embarqués et débarqués à Alger a été : pour la période juin-octobre inclus de 1927, de 116.156 ; pour la période novembre 1927 à mars 1928 inclus, de 60.516. (*Bulletin de la Chambre de commerce*, 1927 et 1928. Voir les statistiques mensuelles du mouvement de la navigation).

çais de l'Océan et de la Manche, il n'existe aucun service de voyageurs. Les services côtiers de l'Algérie ont perdu la seconde place qu'ils occupaient encore tout dernièrement ¹. A la veille de la guerre on ne comptait pas moins de 20.000 passagers provenant pour la plupart des ports de Dellys, d'Azeffoun et de Bougie, travailleurs Kabyles attirés par les travaux de la moisson et de la vendange ; en 1926, les compagnies côtières algériennes n'ont transporté à Alger de toute la région littorale de l'Est, y compris celle de Bône et de Tunis, que 1.494 voyageurs ². La concurrence des autobus explique cette diminution.

Dans les relations d'Alger avec les ports étrangers de la Méditerranée, l'Espagne occupe le premier rang ; l'origine d'une partie importante de la population algéroise et algérienne en est la raison évidente. Palma de Majorque et Alicante sont les principaux points de départ et d'arrivée ³. Mais ici aussi on observe depuis la guerre une baisse énorme des chiffres qui parait s'accroître de plus en plus ⁴ ; nous en avons

1. Nous ne parlons ici que des lignes côtières algériennes et non des services assurés par les compagnies de la Métropole, comme celui de Bougie-Sète-Marseille par exemple.

2. Nombre de passagers transportés par les lignes côtières de 1900 à 1926.

1900..	8149	1906..	16320	1912..	19861	1916..	2338	1922..	3045
1903..	24723	1909..	20890	1913..	21225	1919..	4347	1926..	1494

3. Ils sont desservis par des services réguliers et directs ; depuis 1922, la « Bland Line » touche aussi à Alicante où elle transporte ainsi qu'à Gibraltar des passagers assez nombreux.

4. Voici les chiffres de 1900 à 1926 :

1900..	6557	1909..	12143	1915..	9049	1924..	6132
1903..	8992	1912..	21030	1916..	6672	1925..	3994
1906..	13113	1913..	21604	1922..	10313	1926..	2218

suffisamment analysé les causes ¹ pour n'avoir pas à y revenir ici. Aucune ligne régulière ne relie Alger ni à Malte ni à l'Italie ; le petit nombre de passagers qui figurent dans les statistiques au titre de ces deux pays utilisent la navigation d'escale ².

En dehors de la Méditerranée, il n'existe qu'un seul service de voyageurs régulier entre Alger et les ports français ou étrangers ; une compagnie anglaise dessert l'Espagne et le Maroc. Les passagers, sauf cette exception, ne peuvent donc utiliser que des navires, presque tous étrangers, faisant escale dans notre port ³. Cette navigation n'est d'ailleurs pas négligeable à ce point de vue ; en 1926 Alger en a reçu ou lui a fourni plus de 3.000 voyageurs ⁴. Mais nous n'avons pas compté jusqu'ici le nombre important de ceux qui ont débarqué pour quelques heures des navires à passagers et des grands paquebots affectés au tourisme. Il est heureux de constater une reprise intéressante de ce mouvement qui avant la guerre amenait à Alger des milliers de visiteurs ⁵ et n'était pas sans profit pour le commerce algérois et même pour l'industrie

1. Voir p. 571.

2. La Compagnie Française de Navigation à vapeur (Cyprien Fabre) a un service mensuel desservant avec Alger, Naples et Palerme. Les compagnies italiennes de Gênes (Navigazione Generale, Roma, Neptunia) et de Trieste (Cosulich) prennent ou débarquent à Alger des passagers.

3. Voir la liste des compagnies dans les *Documents statistiques* (o. c.).

4. *Ponts et Chaussées*, o. c., 1926, p. 28.

5. Le chiffre en est considérable, si l'on compte tous ceux qui ne séjournent que quelques heures, parmi lesquels beaucoup, la plupart même ne sont pas des touristes, Alger étant devenu escale de plusieurs lignes étrangères anglaises, italiennes, hollandaises, etc. C'est ainsi que s'expliquent les chiffres, au premier abord surprenants, donnés par les *Documents statistiques* de la Chambre de commerce : 77.129 en 1911, 120.878 en 1912, 156.267 en 1913

du tourisme algérien. La campagne touristique de 1925-1926 avait amené 18.734 voyageurs, auxquels on peut joindre 1.045 autres ayant utilisé les services réguliers de la Compagnie hollandaise Nederland pour visiter l'Algérie¹ ; or du 1^{er} juin 1927 à la fin d'avril 1928, on en a compté 38.079². Le port a reçu par une innovation qui mérite d'être signalée, la visite de notre belle unité, le « France », de la Compagnie générale Transatlantique³.

2° *Le trafic : importations et exportations.*

Si nous examinons maintenant les divers éléments du trafic, ces éléments ont une importance relative toute différente, suivant qu'on en considère le poids ou la valeur. Cette dernière

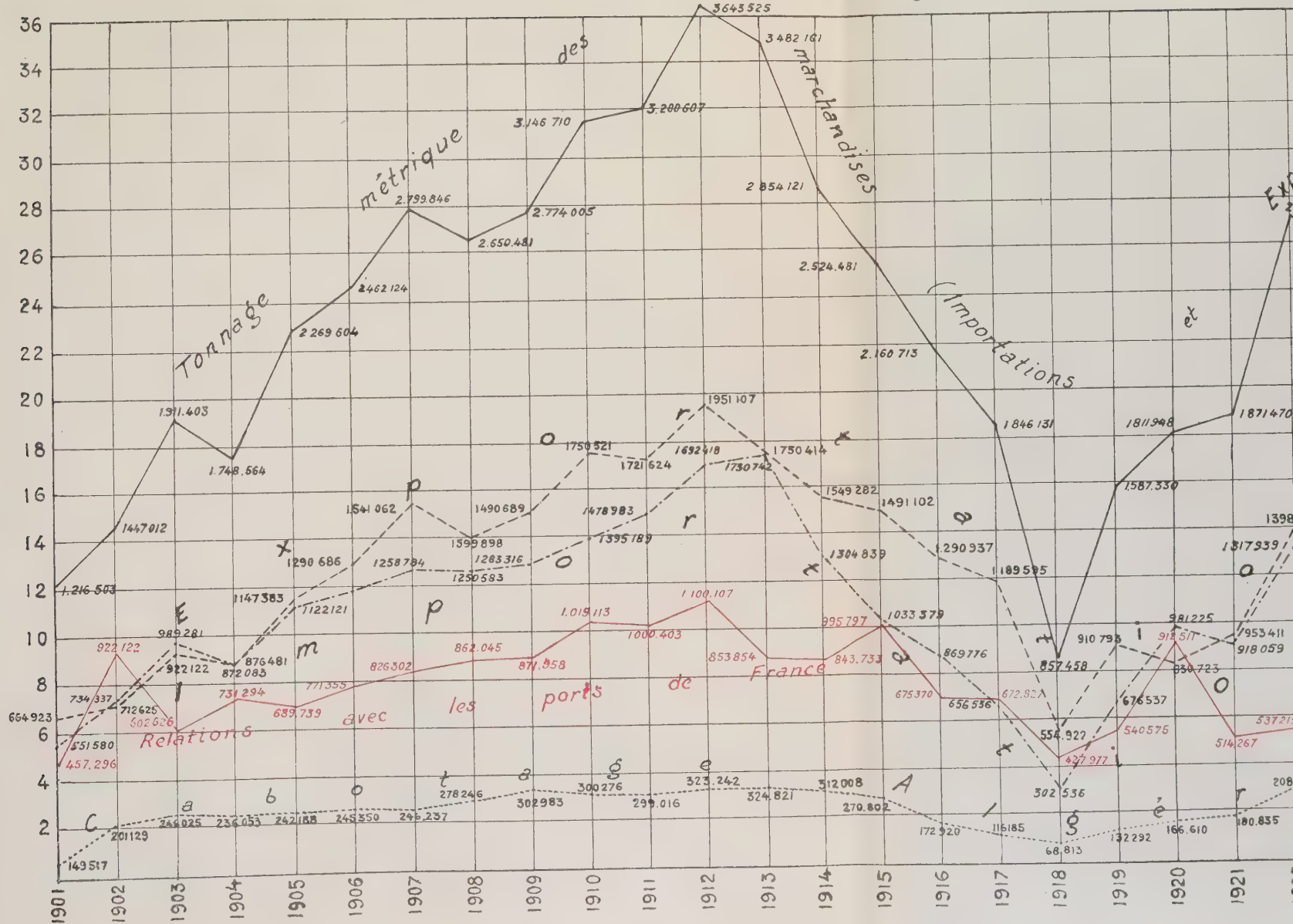
(entrées et sorties). Le nombre des touristes véritables est bien inférieur. Mais de plus en plus nombreux sont, parmi ces derniers, ceux qui débarquent pour plusieurs jours et excursionnent en Algérie entre deux voyages des bateaux de la compagnie qui les a amenés. Alger était visité, avant la guerre, par les plus belles unités de six grandes compagnies étrangères, le Norddeutscher Lloyd, la Hamburg-Amerika, la White Star Line, la Cunard Line, la Nederland, l'Austro-Americana ; en 1923 on comptait 8.221 voyageurs embarqués et débarqués. De nouvelles compagnies ont apparu depuis la guerre, telles que la Canadian Pacific, la Royal Mail Steam Packet, la Red Star Line, l'United American Line, la Navigazione Generale Italiana etc., représentées par des paquebots de 20.000 à 35.000 tonneaux.

1. Il s'agit ici par conséquent de véritables touristes et non plus de passagers d'escale. Voir *Bulletin de la Chambre de commerce*. 1927, p. 209-211. Note de M. Lambert capitaine du port sur la campagne touristique 1925-1926.

2. *Bulletin de la Chambre, o. c.*, 1927-1928 (stat. mensuelles).

3. Jusqu'ici en effet, seules les compagnies étrangères étaient représentées à Alger dans ce genre de tourisme.

VI - Port d'Alger
 Tonnage métrique des marchandises importées et exportées
 de 1901 à 1927.
 Relations avec les ports de France. Cabotage algérien -



estimation, toujours sujette à des erreurs, quelle que soit la sincérité des déclarations en douane, n'a qu'un intérêt médiocre, quand il s'agit d'apprécier la vitalité d'un port ; seuls les chiffres du tonnage métrique et ceux du mouvement des navires peuvent en donner une idée exacte, parce que seuls ils nous renseignent sur l'importance des manipulations qui sont la fonction essentielle de cet organe de circulation.

Si l'on se place à ce point de vue, on constate d'abord que, depuis une quarantaine d'années, les importations sont inférieures aux exportations¹. Ce fait est une conséquence du développement de la viticulture et de l'exploitation des mines². La différence n'est d'ailleurs pas très-considérable ; de 1905 à 1913, elle a été en moyenne de 200.000 tonnes ; elle a augmenté pendant la guerre, du fait que les demandes de la Métropole ont été plus fortes, tandis que les difficultés de l'après-guerre ont au contraire contribué à la diminuer et même un moment, en 1920, à renverser la proportion. Depuis cette date l'écart est plus faible. Les variations du tonnage des minerais exportés suffisent à expliquer celles des rap-

1. Tonnage métrique des importations et des exportations de 1921 à 1926 :

	Import.	Export.	Total		Import.	Export.	Total
	—	—	—		—	—	—
1912	1.692.418 ^t	1.951.107 ^t	3.643.525 ^t	1920	981.225 ^t	830.723 ^t	1.811.948 ^t
1913	1.730.747	1.750.414	3.481.161	1921	918.059	953.411	1.871.470
1914	1.304.839	1.549.282	2.854.121	1922	1.317.939	1.398.066	2.716.005
1915	1.033.379	1.491.102	2.524.481	1923	1.206.173	1.354.703	2.560.876
1916	869.776	1.290.937	2.160.713	1924	1.463.218	1.638.046	3.101.264
1917	656.536	1.189.595	1.846.131	1925	1.529.554	1.533.720	3.063.274
1918	302.536	554.922	857.458	1926	1.440.388	1.478.611	2.918.999
1919	676.537	910.793	1.587.330				

2. Depuis 1907, l'exportation des minerais, sauf en 1918 et en 1921, n'a cessé de dépasser 200.000 tonnes.

ports¹. On doit d'ailleurs remarquer que l'augmentation du tonnage métrique des importations, sauf lorsqu'elle porte sur des produits agricoles, n'est pas l'indice d'une situation économique défavorable : la reprise de la construction, le développement des moyens de transport, l'équipement des industries, le perfectionnement de l'outillage, l'exécution de grands travaux publics rendent probable et même souhaitable un mouvement dans ce sens. Il y a en tous cas depuis 1912 une amélioration très-sensible aussi bien à la sortie qu'à l'entrée, et sans atteindre encore ceux de 1913, ni même de 1914, les chiffres tendent cependant à s'en rapprocher ; en 1926, il subsistait encore un écart d'environ 20%.

La houille tient la première place dans les importations ; depuis 1893, elle en représente plus de 50%². Le développement du port, comme port de relâche, en est sans aucun doute la raison principale. C'était même la seule, il y a quelques années à peine ; mais l'augmentation de la consommation locale intervient désormais comme un facteur de plus en plus important. Alors qu'avant 1914, la différence entre les impor-

1. Le Service des Ponts et Chaussées observe, en 1923 (*Port d'Alger, o. c.*, 1924, p. 69) que c'est à l'exportation des minerais de fer qu'est due la prédominance des sorties sur les entrées. « Sans ce trafic, la courbe des entrées et celle des sorties se seraient coupées à diverses reprises ». Cette remarque est reproduite dans les statistiques de 1924 et de 1925. En 1920, la prédominance des importations a été due à la fois à la diminution du tonnage des minerais et à l'augmentation à l'entrée du tonnage des denrées alimentaires. (173.389 tonnes au lieu de 36.717 en 1919).

2. En 1893, 235.295 tonnes sur 422.142 tonnes, en 1903, 540.278 tonnes sur 922.122 tonnes, en 1913, 1.047.110 tonnes sur 1.730.747 tonnes en 1923, 771.445 tonnes sur 1.206.173 tonnes, en 1926, 650.259 tonnes sur 1.261.706 tonnes.

tations et les réexportations, qui d'ailleurs s'était sensiblement accrue depuis 1905, ne dépassait pas 170.000 tonnes et oscillait autour de ce chiffre, de 1923 à 1927 inclus, elle a été en moyenne de plus de 260.000¹; en 1926, la consommation locale a atteint près de 250.000 tonnes. Cette progression traduit bien le développement pris par l'industrie dont la demande est près d'égaler celle des chemins de fer². Le port d'Alger n'a pas retrouvé, depuis la guerre, la situation qu'il avait en 1913 comme importateur de charbon. Les quantités n'avaient cessé d'augmenter de 1886 à cette date, où elles s'étaient élevées à plus d'un million de tonnes³. La répercussion de la guerre sous-marine se fit sentir principalement sur cette denrée qui en raison de la raréfaction, de la hausse énorme des frêts et du change atteignit sur la place des prix inconnus dans la Métropole⁴. En 1918, l'importation tombait à 162.682 tonnes. Le relèvement a été certes rapide, mais l'ascension est loin d'être régulière et la moyenne annuelle

1. Sauf en 1912 (219.148 tonnes). En 1924, elle s'est élevée à 351.516 tonnes; en 1927, elle a été de 315.058. En 1926 (*Ponts et Chaussées. Port d'Alger*, 1926, p. 37) la consommation locale a été de 249.446 tonnes.

2. On calculait avant la guerre que les 3/4 de la consommation locale étaient absorbés par eux; leur demande n'a certainement pas beaucoup augmenté.

3. Importations de houille de 1893 à 1926 :

1893	235.295 ^t	1913	971.728 ^t	1920	446.857 ^t	1923	771.445 ^t	1926	650.219 ^t
1896	304.865	1918	162.682	1921	479.114	1924	888.736		
1906	702.262	1919	418.906	1922	740.697	1925	748.404		

4. Le frêt de Cardiff à Alger, qui était de 8 francs la tonne en 1914, est monté, en 1917, à 217 fr. 25; en 1919 il était encore de 79 francs. Les mercuriales de la place d'Alger (*Bulletin de la Chambre de commerce*) cotaient en mai 1920 la tonne de houille Cardiff (qualité moyenne et prix à la consommation) de 500 à 504 francs.

de 1919 à 1926 est inférieure à 650.000 tonnes ¹. Nous avons vu ² qu'Alger rencontre aujourd'hui des concurrents redoutables dans le commerce du charbon de soute ; tout naturellement les importations sont réglées d'après la faculté de réexportation. L'Angleterre est restée le premier fournisseur, par Cardiff, Newport, Swansea, et pour une part bien moindre, par Newcastle et les ports de la Tyne. Elle n'a plus à redouter la concurrence de l'Allemagne qui était arrivée, à la veille de la guerre, à introduire plus de 100.000 tonnes ³. La France ne figure dans les statistiques que pour quelques milliers de tonnes ; il en est de même de la Belgique et des États-Unis.

Les matériaux de construction, pierres, marbres, bois, fers et aciers en barres ou en tôles, tuiles, plâtre, ciment et chaux hydraulique viennent au second rang des importations. L'arrêt des grands travaux publics et la crise de la construction privée pendant la guerre et dans les deux années qui ont suivi explique l'énorme baisse du tonnage métrique tombé de 167.000 tonnes (1919) à 16.000 en 1918, à 69.000 en 1921. Depuis cette date le relèvement s'est poursuivi, mais les chiffres restent encore inférieurs à ceux de la décade antérieure aux

1. Elle est exactement de 643.052 tonnes.

2. Voir p. 675.

3. Les armateurs de Hambourg avaient fondé à Alger le « Deutsches Kohlen Dépôt ». Alors qu'en 1902, il n'avait été importé d'Allemagne que 3.254 tonnes, on en comptait en 1913, 102.775. Les charbons allemands introduits depuis la guerre proviennent des fournitures des réparations. En 1926 (*Chambre de commerce. Port d'Alger*, p. 452) on relève ainsi 118.716 tonnes auxquelles il faut joindre 2.061 tonnes provenant de Rotterdam. Mais cette situation est provisoire. La Belgique figure pour 12.047 tonnes, la France pour 1.298 tonnes, les États-Unis pour 23.858 tonnes.

hostilités¹. La France est le premier importateur, notamment pour les bois, les fers et les aciers, la chaux hydraulique². La Yougoslavie et la Roumanie ont pris en partie la place qu'occupaient avant 1914 l'Autriche et la Hongrie dans le commerce du bois ; la Suède a été dépassée par les États-Unis. La métallurgie française est à peu près seule à être représentée³. On doit d'ailleurs remarquer qu'une partie des matériaux introduits de France consiste en produits bruts d'origine étrangère qui ont été ouvrés dans la Métropole ; c'est le cas pour les traverses de chemins de fer et pour les merrains en chêne que les forêts de l'Algérie n'arrivent pas à évincer⁴.

Les denrées alimentaires ont pris depuis la guerre une importance dans les importations que l'on ne peut que regretter, tout en reconnaissant que le tonnage en a sensiblement baissé depuis 1920 ; en 1926 il dépassait encore de 70% celui de 1913⁵. Il suffit de quelques bonnes récoltes pour rétablir

1. Tonnage métrique des matériaux de construction de 1903 à 1926. (Importation) :

1903	53.962 ^t	1918	16.091 ^t	1922	87.323 ^t	1924	100.118	1926	118.189 ^t
1913	167.394	1921	69.170	1923	100.891	1925	98.539		

2. En 1926 sur 68.218 tonnes de bois de construction, il en a été importé 20.454 de France, 13.150 de Yougoslavie, 12.622 des États-Unis, 9.688 de Roumanie, 7.238 de Suède.

3. En 1926, sur 33.713 tonnes de fers et aciers, la France figure pour 30.489.

4. Malgré les efforts faits pour utiliser le bois du chêne zéen de Kabylie.

5. Tonnage métrique des denrées alimentaires importées de 1913 à 1926 (sans les boissons) :

1912..	72.498 ^t	1920..	173.389 ^t	1923..	129.387 ^t	1925..	128.220 ^t
1918..	21.656	1921..	135.950	1924..	136.038	1926..	124.671

En 1927 il y a encore une baisse de plus de 4.000 tonnes (*Bulletin de la Chambre de commerce*, 1927, p. 1284).

la situation. Pour les blés et les farines, la France figure au premier rang, mais l'origine de ces produits est loin d'être toujours française ; l'Australie, les États-Unis, la Roumanie collaborent avec elle. Elle continue à importer de grandes quantités de pommes de terre, dont une partie pour la semence ; il est vrai que le port d'Alger en expédie des cargaisons presque doubles¹. Les denrées coloniales, le sucre, les légumes secs, les beurres et les fromages, les huiles de sésame, d'arachide et de coton, les bières, les vins de luxe et les alcools sont importés en grande majorité par la Métropole.

La plus grande partie du tonnage des marchandises désignées dans les statistiques de la Douane par la rubrique « meubles et ouvrages en bois » consiste en futailles neuves² et en fûts vides usagés qui d'ailleurs n'y figurent plus depuis 1919. L'origine des premières est française, comme aussi celle de la plupart des machines, des ouvrages en métaux, des automobiles. Ce dernier article mérite une mention spéciale ; il est en effet parmi ceux dont l'importation a le plus augmenté depuis la guerre. En 1913 le tonnage métrique en était de 1.753 tonnes dont 76 pour les voitures destinées au commerce, à l'agriculture et au roulage ; en 1922, il montait à 2.367 tonnes dont 331 pour ces usages particuliers ; en 1926, à 4.920 et à 698, en 1927 à 5.354. En 1922 il était entré par le port d'Alger 551 voitures, dont 493 venaient de France ; en 1927 il en est entré 4.035 dont 3.686 de provenance métropolitaine³.

1. En 1926, 40.194 tonnes contre une importation de 20.847 tonnes dont une partie est destinée aux semences.

2. Le développement de l'industrie de la tonnellerie à Alger et dans la banlieue a amené une réduction sensible de cette importation.

3. *Bulletin de la Chambre de commerce*, 1927, p. 1272.

Au point de vue de la valeur, les automobiles figurent aujourd'hui au troisième rang, après les tissus de coton et de houille ¹.

Parmi les produits chimiques d'origine minérale, notons le soufre, le sulfate de cuivre et les superphosphates qui intéressent particulièrement l'agriculture algérienne ².

Les tissus, originaires pour la plupart de France, et notamment les tissus de coton, se placeraient ensuite. Mais il va sans dire que sous le rapport de la valeur, ils ont droit à un autre rang ; les statistiques de la Douane leur attribuent le premier ³.

Le pétrole, dont les importations ont été fortement accrues depuis 1913, est presque exclusivement fourni par les États-Unis ; la Russie ne figure plus à côté d'eux ⁴. Le développement de la traction automobile explique l'accroissement considérable des entrées pour l'essence, qui provient aussi en majeure partie d'Amérique ⁵.

Nous n'avons mentionné que les marchandises les plus lourdes ; mais il en est une foule d'autres beaucoup plus

1. En 1927, la statistique de la Douane leur attribue une valeur de 124.626.000 francs, chiffre certainement inférieur à la réalité. Les tissus de coton représentent 228.285.000 francs. La houille peut être estimée à 153.000.000 francs (*Bulletin de la Chambre de commerce*, 1927, p. 1270-1272, 1284 et 1289).

2. En 1926, les produits chimiques représentent un tonnage de 54.165 tonnes. Il y a eu depuis la guerre une augmentation importante (39.041 tonnes en 1913) (*Ponts et Chaussées. Port d'Alger*, 1923, p. 49 et 1926, p. 46).

3. Il y a longtemps qu'il en est ainsi.

4. En 1913, elle avait importé 13.721 hectolitres d'huile raffinée et d'essence de pétrole. (*Chambre de commerce. Port d'Alger*, 1913, p. 154). En 1926, les États-Unis ont importé 149.156 hectolitres d'huile raffinée (*Idem*, 1926, p. 282).

5. En 1926, les États-Unis ont importé 344.095 hectolitres d'essence, la Roumanie, 3.803, or, en 1913, l'importation américaine n'était que de 42.534.

importantes par leur valeur que par leur volume ou leur poids, produits de luxe notamment, alimentant le commerce de la place : tissus de soie, lingerie fine, ouvrages de mode, pelleterie, parfumerie, bijouterie, joaillerie, orfèvrerie, dont il est difficile d'apprécier le prix. Les fluctuations de ce trafic, dont une partie se fait par les colis postaux, sont en rapport étroit avec la situation économique de l'Algérie et le degré de prospérité des affaires locales. Mais il suffit d'avoir parcouru un peu les rues et les magasins d'Alger pour savoir que, depuis une vingtaine d'années surtout, l'enrichissement de la colonie a donné aux commerces de luxe un essor que pourraient lui envier quelques-unes des plus grandes villes de France. Le nombre des colis postaux n'a cessé d'augmenter ¹.

Le tonnage métrique total des importations est resté, dans les dernières années, inférieur à celui de 1913 : entre les moyennes annuelles des deux périodes quinquennales, 1909-1913 d'une part, 1922-1926 de l'autre, il y a une différence d'environ 125.000 tonnes, qui porte principalement sur la houille et les matériaux de construction ². A la veille de la guerre, les statistiques du commerce général attribuaient à la France la seconde place après l'Angleterre, pour le tonnage métrique des importations, sinon pour la valeur ³. Cette dernière

1. En 1913, 645.755 ; en 1926, 933.283.

2. Tonnage métrique des importations de 1909 à 1913 et de 1922 à 1926 :

1909	1.283.316 ^t	1912	1.692.418 ^t	1923	1.206.173 ^t	1926	1.440.388 ^t
1910	1.395.189	1913	1.731.747	1924	1.463.218		
1911	1.478.983	1922	1.317.939	1925	1.529.554		

Moyennes quinquennales : 1.516.330 tonnes et 1.391.454 tonnes.

Le Bulletin de la Chambre de commerce donne, pour 1927, le chiffre de 1.601.514 tonnes (15 janvier 1928).

3. En 1913. Les statistiques publiées par la Chambre de commerce (Port

puissance devait le premier rang à la houille, les autres marchandises importées par elle représentant à peine 5.000 tonnes, tandis que la France expédiait 435.494 tonnes sur un total de 1.740.812. La troisième place appartenait aux ports algériens¹ ; une partie notable des marchandises en provenance de ces ports satellites était du reste destinée à la réexportation. Cherchell et Tipaza, Bougie, expéditeurs de vins, de matériaux (chaux, ciment, plâtre) alimentaient spécialement ce trafic. L'Allemagne prenait rang à la suite, loin derrière eux d'ailleurs (77.648 tonnes contre 234.961 tonnes), si du moins on ne lui attribuait pas le tonnage originaire des Pays-Bas, qui consistait presque exclusivement en charbon allemand sorti par Rotterdam : elle avait d'ailleurs une avance sensible sur les États-Unis (65.000 tonnes) et sur les autres pays, Autriche-Hongrie, Tunisie, Espagne, Italie. La guerre sous-marine eut pour effet de faire reculer l'Angleterre, qui en 1918, était dépassée par la France ; dès 1919 elle reprenait sa place, quitte à la perdre quand, à la suite de la grève des mineurs anglais, les importations de houille ont été réduites, comme ce fut le cas en 1926². Sans parler de l'effacement de l'Allemagne, dont les expéditions tendent d'ailleurs à aug-

d'Alger) ne donnent pour le tonnage métrique que les chiffres du commerce spécial, mais mentionnent les résultats du commerce général toutes les fois que les différences sont de quelque importance ; par exemple pour la houille destinée à la réexportation. Nous en avons tenu compte dans nos calculs.

1. Ils figuraient pour 66.389 tonnes (*Chambre de commerce, o. c.*, 1913, p. 304). L'Angleterre avait expédié 921.315 tonnes (*idem*, p. 254, note 1).

2. Les importations de houille anglaise ne dépassèrent pas 230.000 tonnes (*Ponts et Chaussées. Port d'Alger*, 1926, p. 31). L'Allemagne et les États-Unis comblèrent le déficit pour la plus grande part. Les importations totales tombèrent à 650.259 tonnes.

menter¹, le fait le plus marquant des dernières années est certainement le progrès accompli par les États-Unis qui sont arrivés à occuper le troisième rang grâce au pétrole, à l'essence et aussi au bois².

Au point de vue de la valeur des importations (commerce général), la France continue à occuper sans conteste le premier rang qu'elle avait en 1913, et dans la même proportion, 75 % du chiffre total³. Puis viennent l'Angleterre et les États-Unis, les colonies françaises et les pays de protectorat, la Tunisie et le Maroc en tête, l'Allemagne, l'Italie, la Belgique ; l'Espagne a reculé depuis la guerre⁴. Aucun de ces pays, si l'on s'en rapporte du moins aux évaluations du service de la Douane, ne

1. En 1921, 6.470 tonnes, en 1924, 9.706 tonnes, en 1925, 40.877 tonnes, en 1926, 118.894 tonnes.

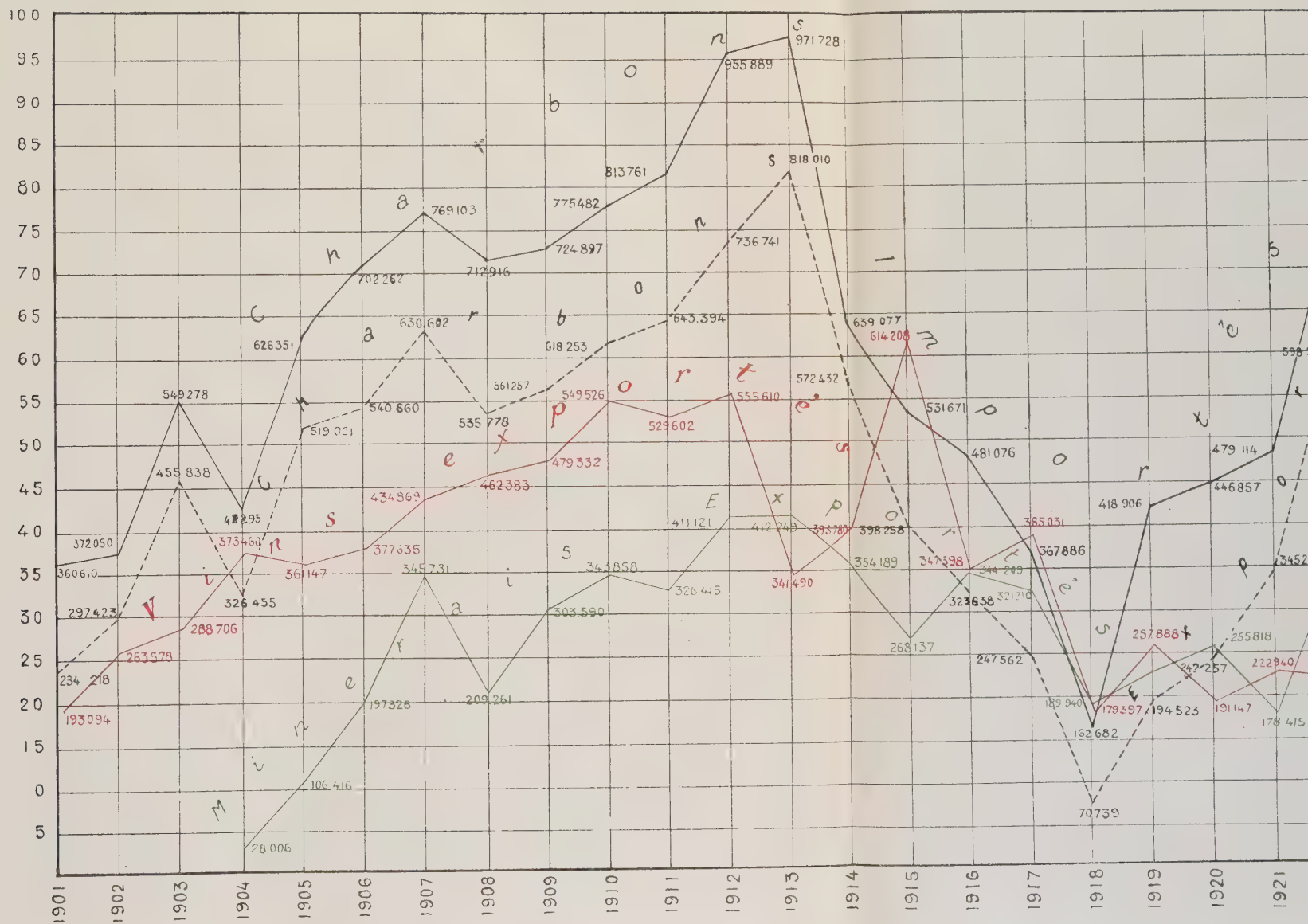
2. En 1926, ils figurent au commerce spécial pour près de 115.000 tonnes. Les bois représentent 12.570 tonnes. Le cabotage algérien apporte à cette date 198.292 tonnes. Il y a progression depuis 1922 pour les États-Unis.

3. En 1913, 243.275.000 francs sur 317.562.000 francs ; en 1926, 1.679.647 Mf sur 2.223.855 Mf.

4. Voir les tableaux des *Documents statistiques* (Chambre de commerce. Port d'Alger. — Récapitulation des valeurs par pays de provenance et de destination). En 1926, l'Angleterre est dépassée par les États-Unis ; mais cette année a été marquée par la grève des mineurs anglais et la diminution des exportations de houille qui en est résultée. Les États-Unis figurent pour 150.732 Mf ; déjà en 1920, le chiffre dépassait 130 millions. La Tunisie a expédié pour 14.677.000 francs ; le Maroc pour 11.527.000 francs ; l'ensemble des colonies et des protectorats est représenté par 30.079.000 francs. L'Allemagne, par 49.395.000 francs, chiffre exceptionnel par suite des fournitures de charbon, l'Italie par 15.202.000 francs (produits chimiques, bois et automobiles au premier rang), la Belgique est en progrès (7.816.000 francs en 1921, 46.401.000 francs en 1926). L'Espagne ne figure plus que pour 5.274.000 francs. Or en 1913, ses importations étaient évaluées à 5.800.000 francs chiffre qu'il faudrait multiplier au moins par 5 pour établir une comparaison.

VII-Port d'Alger

Tonnage métrique des charbons importés et exportés
des Vins et des Minerais exportés
de 1901 à 1927



parvient à égaler le dixième de ce que représente le commerce d'importation de la Métropole.

Les trois articles principaux, qui par leur poids représentent la majeure partie du tonnage métrique des exportations sont la houille, les vins et les minerais. Il en est ainsi depuis plus de trente ans, dont il faut évidemment défalquer la période anormale des années de guerre et d'après-guerre, de 1914 à 1921 inclus. Dans les cinq années qui ont précédé les hostilités, de 1909 à 1913, ils figurent pour 87 % du total ; de 1922 à 1926, la proportion moyenne est de 83 % ¹. L'augmentation du tonnage des minerais n'a compensé que partiellement la baisse de ceux des deux autres articles. Par ailleurs quelques autres produits ont pris une place plus importante que celle d'avant-guerre ².

Depuis 1920, la houille est revenue au premier rang des marchandises exportées qu'elle occupait avant la guerre, sans qu'on ait d'ailleurs retrouvé les chiffres des années qui l'ont immédiatement précédée ³. Nous avons indiqué ⁴ les causes de

1. Les chiffres sont les suivants (moyennes) :

Périodes quinquennales	Total des export.	Houille	Vins	Minerais	Pourcent. des trois articles
1909-1913	1 732.871 ^t	675.531 ^t (39%)	431.110 ^t (28%)	359.446 ^t (20%)	87%
1922-1926	1.430.306	525.616 (36%)	342.593 (32%)	355.543 (24%)	83%

2. C'est le cas pour les tabacs, l'alfa et le crin végétal, le liège et les écorces, les laines et les peaux. (Voir *Ponts et Chaussées. Port d'Alger*, 1926, p. 47).

3. Tonnage des exportations de charbon de 1886 à 1927.

1886..	12.432 ^t	1905..	519.137 ^t	1913..	818.012 ^t	1924..	537.220 ^t
1892..	113.691	1907..	632.569	1918..	67.112	1925..	452.872
1894..	221.178	1910..	618.253	1920..	244.203	1926..	453.181
1904..	321.130	1912..	736.741	1922..	598.991	1927..	587.146

4. Voir p. 674.

ce dernier fait et les remèdes que l'on envisage pour parer à une situation qui compromettrait l'avenir du port d'Alger. La moyenne quinquennale de 1922 à 1926 est inférieure de plus de 150.000 tonnes à celle de la période de 1909 à 1913. On doit remarquer du reste que si le nombre des navires relâcheurs est inférieur de plus de la moitié, les quantités moyennes de charbon de soute embarquées sur chaque navire sont plus que doubles ¹. Ainsi s'explique que le stockage ait dû augmenter dans des proportions analogues ².

Les exportations de vins sont également inférieures à celles d'avant-guerre ³ ; il y a moins de raisons d'en être alarmé ; elles sont en effet fonction de l'abondance de la récolte dont le relèvement est toujours possible et de la demande du marché métropolitain qui ne paraît pas en voie de diminution. Alger est le débouché principal de cette denrée pour l'Algérie, comme le département d'Alger en est le principal producteur. Depuis 1904, les expéditions avaient dépassé 3 millions d'hectolitres grâce aux vignobles du Sahel, de la Mitidja, de Médéa et de

1. 1909-1913. Moyenne annuelle du nombre des relâcheurs : 3152 ; quantités embarquées : 214 tonnes par navire.

1922-1926. Moyenne annuelle du nombre des relâcheurs : 1191 ; quantités embarquées : 414 tonnes par navire.

2. *Ponts et Chaussées. Port d'Alger*, 1926, p. 37. Stock au 1^{er} janvier 1926 : 115.311 tonnes ; au 1^{er} janvier 1927 : 62.493 tonnes.

3. Tonnage métrique des vins exportés de 1908 à 1927 (*Ponts et Chaussées, o. c.* Les eaux-de-vie sont comprises ; elles ne représentent qu'une très faible quantité) :

1908	462.389 ^t	1913	341.490 ^t	1922	217.583 ^t	1925	351.860		
1910	549.526	1915	614.208	1923	313.781	1926	454.914	(4.932.612 hl.)	
1912	555.610	1918	179.397	1924	366.346	1927	(4.171.966 hl.)		

Les expéditions sont influencées non seulement par la récolte, mais encore par le stockage.

Miliana. Elles n'avaient cessé d'augmenter pour atteindre en 1912 le chiffre de 4.832.,034 hectolitres. De 1914 à 1918, date à laquelle on enregistrait une baisse très sensible due aux difficultés de transport plus encore qu'à la diminution de la récolte, les expéditions ne sont pas descendues au-dessous de 3 millions d'hectolitres et la Métropole a pu même recevoir, principalement pour la zone des armées, plus de 5 millions d'hectolitres en 1915 grâce à la récolte et aux stocks existants. Depuis 1919, les chiffres d'avant-guerre ont été peu à peu regagnés ; en 1925 il a été expédié près de 5 millions d'hectolitres. Le marché français a toujours absorbé la plus grande partie de ce trafic, par Rouen surtout, c'est-à-dire pour la région parisienne. Sète est aujourd'hui presque rejoint par Dunkerque. D'une manière générale, les ports de l'Océan et de ses dépendances reçoivent de plus en plus directement d'Alger les vins qui leur étaient jadis fournis par le Midi. Marseille n'importe guère plus que Nice ; Bordeaux reçoit des quantités de plus en plus faibles ¹.

Depuis 25 ans, Alger est un port exportateur de minerai de fer : c'est un des faits les plus marquants de son histoire contemporaine. Pendant longtemps, la prospection, particulièrement active dans le département de Constantine, stimulé

1. Chambre de commerce. *Doc. stat. Port d'Alger*, 1913-1917-1926. Exportations, commerce spécial, p. 229, p. 143, p. 392. — Exportation des vins vers les différents ports français (hectolitres) :

	Rouen	Marseille	Bordeaux	Sète	Nice	Nantes	Dunkerque	Le Havre	Brest
	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1913	1.685.030	309 906	242.408	138.464	131.677	121.178	68.434	43.613	48.261
1917	649.594	913.943	95.929	743.532	221.183	111.494	124.369	74.036	71.158
1926	2.440.776	253.974	62.430	555.508	245.307	510.396	532.232	178.587	364.043

Les chiffres de 1917 s'expliquent par la guerre sous-marine.

par l'exemple de la Tunisie voisine, paraissait avoir négligé celui de la capitale. En 1902, on y embarquait à peine 16.000 tonnes de minerais, dont 13.000 en minerai de zinc¹. Les mines de l'Ouarsenis, de Sakamody et de Guerrouma (40 et 30 kilomètres Sud-Est d'Alger) fournissaient la calamine, la blende et un peu de galène ; le fer venait d'Aïn-Oudrer (50 kilomètres Est d'Alger). Les années 1904 et 1905 furent marquées par la mise en exploitation des gisements du Zaccar de Miliana, de Temoulga et de Rouïna. Les résultats justifiaient les espérances. Tandis que l'exportation du zinc fléchissait, les mines de Sakamody ayant cessé de produire en 1904, celle du fer atteignait près de 100.000 tonnes en 1905, 186.000 en 1906 et dépassait 335.000 en 1907, chiffre approximatif du rendement de Beni-Saf qui avait détrôné Bône. En 1913 les expéditions s'élevaient à 540.000 tonnes. A eux seuls, les gisements du Zaccar étaient en état de fournir plus de 1.200 tonnes par jour, si les cours le permettaient. Après une baisse progressive de 1916 à 1921 inclus, les exportations ont repris avec vigueur ; plus de 600.000 tonnes ont été embarquées en 1927². L'impor-

1. *Chambre de commerce. Port d'Alger*, 1902, p. 99-100. Voir aussi *Gouvernement général de l'Algérie. Notice sur les routes, les ports, l'hydraulique agricole et les mines en Algérie*. Alger, 1906.

2. Tonnage des minerais exportés de 1904 à 1927 :

1904	34.949 ^t	1909	254.086 ^t	1916	418.904 ^t	1922	345.822 ^t	1926	243.191 ^t
1905	105.370	1910	402.010	1918	238.128	1923	274.862	1927	603.600
1906	193.541	1912	410.880	1920	187.650	1924	463.110		
1907	276.867	1913	412.078	1921	178.415	1925	449.731		

Le chiffre de 1927 est donné dans le *Bulletin de la Chambre de commerce* du 15 janvier 1928, p. 1284. Les autres sont ceux que donne la statistique des Ponts et Chaussées. Ceux de la Chambre de commerce sont sensiblement supérieurs. Le minerai de zinc figure en moyenne pour 9 à 10.000 tonnes ; le plomb pour une quantité négligeable.

tance du stockage et les fluctuations des cours influent sur les variations du tonnage de sortie, qui lui-même a une répercussion indéniable sur la proportion des importations et des exportations totales du port ¹. Celui-ci est d'ailleurs très bien outillé ² pour la manipulation du minerai de fer, pour le stockage et l'embarquement ; un môle spécial a été affecté à ces opérations, une main d'œuvre également spécialisée, kabyle et marocaine, collabore avec les engins mécaniques ; la diminution des offres et l'augmentation des exigences de ce personnel ne sauraient présenter ici les mêmes dangers que pour le charbonnage. L'Angleterre est encore, comme avant la guerre ³, le principal pays de destination de ce minerai expédié sur les ports de Stockton, Yarrow, Middlesborough et Glasgow ; les exportations vers l'Allemagne ont repris depuis peu, et comme jadis par Rotterdam. L'Italie a pris rang ; la France est absente, on à peu près. Alger n'est sans doute pas appelé à devenir un grand port minier ; l'encombrement des voies ferrées qui y aboutissent serait, en tous cas, un obstacle sérieux

1. Voir p. 385.

2. Voir p. 381.

3. Destinations du minerai de fer embarqué (d'après les *Doc. stat.* de la Chambre de commerce) :

	Angleterre	Rotterdam (pour la Westphalie)		Angleterre	Rotterdam	Allemagne
	—	—		—	—	—
1907..	182.380 ^t	152.618 ^t	1915..	343.175 ^t		
1911..	337.619	26.000	1916..	409.188		
1913..	412.543	105.200	1918..	234.935		
1914..	388.651	72.058	1926..	66.254	55.250	12.050

En 1926, l'Italie figure pour 27.360 tonnes, l'Union économique Belgo-Luxembourgeoise pour 35.501 tonnes, et fait nouveau, les États-Unis pour 61.349 tonnes.

à son développement, à ce point de vue. Mais cet appoint de tonnage est loin d'être négligeable, puisqu'il représente au moins un cinquième de celui des exportations. Il est regrettable par ailleurs qu'il ne constitue pas le frêt de retour de navires charbonniers, ainsi qu'on aurait pu l'attendre *à priori*. Le minerai de zinc continue à figurer dans les exportations : l'Angleterre en a reçu 12.410 tonnes en 1926. Le plomb n'est représenté que par un millier de tonnes¹.

D'après l'importance du tonnage métrique, on doit placer ensuite les produits alimentaires autres que les vins. Depuis 1914 on compte, même en faisant état des chiffres de la période troublée, qu'Alger en exporte annuellement une moyenne de 78.000 tonnes². Il va sans dire que les variations d'une année à l'autre peuvent être considérables, plus sensibles encore que celles des récoltes de vin³. C'est le cas pour les céréales, et les farineux en général ; notons d'ailleurs que, pour le blé par exemple, le département d'Alger est le moins grand producteur des trois de la colonie⁴. L'exportation des pommes de terre a pris dans les derniers temps une importance notable ; en 1926, on en a embarqué plus de 40.000 tonnes⁵. Les pri-

1. Exactement 1.063 tonnes. Voir les *Doc. stat., o. c.*, 1926, p. 405-406.

2. *Ponts et Chaussées (o. c.)*, 1926. Voir le tableau de la page 47.

3. *Idem*. Les « céréales et farineux » donnent lieu à des exportations dont le tonnage, de 1915 à 1926 oscille entre 4.327 tonnes et 56.255 tonnes ; de 1922 à 1926 on relève les extrêmes de 27.729 tonnes et de 53.099 tonnes.

4. Il est en effet dépassé depuis une vingtaine d'années surtout par celui d'Oran pour la production du blé tendre et celui de Constantine pour celle du blé dur recherché en France pour les semoules (Voir P. Delorme, *o. c.* les tableaux du tome I, p. 110 et 112).

5. *Chambre de commerce. Documents statistiques*, 1926-27, p. 378. Exactement 40.194 tonnes.

meurs, légumes frais et fruits, sont sans doute un article qui compte beaucoup plus par sa valeur que par son poids ; celui-ci n'en est pas moins remarquable ¹ ; on sait que la région côtière, depuis Courbet à l'Est jusqu'à Cherchell à l'Ouest d'Alger, avec Guyotville comme centre principal exporte des tomates, des haricots verts, des petits pois, des artichauts, et du raisin frais qui arrivent sur le marché de Paris avant les produits du Midi de la France ². Les facilités plus grandes offertes aux expéditeurs pour l'embarquement, le débarquement et le transport par les voies ferrées de ces denrées délicates serviront de mieux en mieux les intérêts de la culture et du commerce ³ ; c'est un appoint qui n'est pas méprisable pour le trafic de notre port. Les transactions avec l'étranger ont souffert particulièrement de la guerre ; des débouchés péniblement créés se sont trouvés fermés, du moins momentanément ; on travaille à les réouvrir. En attendant, pour tous ces produits, la France occupe, avec une avance énorme, la première place parmi les pays importateurs ⁴. Parmi les fruits frais, les agrumes, oranges, mandarines et citrons représentent le plus fort tonnage.

1. *Ponts et Chaussées (o. c.)*, 1926. En cette année on compte 20.441 tonnes de légumes frais et 28.178 tonnes de fruits frais. Ces chiffres sont d'ailleurs inférieurs à ceux de la statistique des Douanes qui donne le chiffre total de 90.230 tonnes en y comprenant les pommes de terre nouvelles. (*Doc. stat.*).

2. *Annales de géographie*. 15 mars 1928. Suzanne Demangeon. *L'approvisionnement de Paris en fruits et légumes*, p. 208.

3. Voir notamment, p. 678.

4. En 1926 (*Doc. stat.*, p. 378-381 et p. 394). La France a reçu 37.257 tonnes de pommes de terre sur 40.194 ; 5.931 tonnes de raisin sur 6.000 ; 19.630 tonnes d'artichauts, de haricots verts, de petits pois, de tomates et de carottes sur 19.678.

La France, par Marseille, en absorbe l'immense majorité¹.

L'élevage alimente un trafic important représenté surtout par l'embarquement des moutons, des laines et des peaux ; il se chiffre au total par une moyenne de 20.000 tonnes². Alger partage avec Oran surtout, qui l'a dépassé plusieurs fois à cet égard³, l'exportation des moutons algériens provenant pour la plupart de la région des steppes. Dès le mois d'avril, les troupeaux s'acheminent des marchés de Bou-Sââda, Djelfa, Chellala, vers Sidi-Aïssa, Aumale, Boghari, Affreville, et de là par Maison-Carrée et Boufarik, ils gagnent le port d'Alger qui les dirige à peu près exclusivement sur Marseille⁴. Cette migration se fait quelquefois péniblement et au prix de quelques pertes ; l'usage des voies ferrées obviendra sans doute de plus en plus à cet inconvénient. La difficulté d'amener au voisinage de la mer des animaux suffisamment gras pour l'abattage a jusqu'ici été le principal obstacle au développement de l'industrie frigorifique appliquée à ce genre de produits⁵. Les quantités embarquées sont en rapport étroit avec l'état du troupeau algérien ; or les dernières années ont été particulièrement néfastes et marquées par des hivers froids ou des printemps secs qui ont déterminé une énorme mortalité et singulièrement réduit les disponibilités. On s'en aperçoit

1. En 1926, 22.166 tonnes sur 28.178. La France en a reçu 21.966 tonnes.

2. *Ponts et Chaussées (o. c.)*, 1926, p. 47.

3. En 1912 par exemple Alger a expédié 222.429 moutons, Oran 359.467. En 1927 on compte pour Alger 124.366 têtes et pour Oran 362.469.

4. Les quelques centaines qui figurent sur les statistiques de la Douane, en dehors de la destination de la France représentent des provisions de bord ; quelques expéditions ont eu lieu vers l'Espagne.

5. Une usine a fonctionné sans succès à Maison Carrée dans les dernières années.

aux chiffres des statistiques ¹. En 1902, Alger avait expédié plus de 468.000 têtes, en 1908, plus de 525.000. Il y eut fléchissement à partir de cette date, avec une reprise en 1915, l'Algérie travaillant à ravitailler la Métropole ; mais dans la suite, sauf en 1926, l'exportation s'est maintenue au-dessous de 300.000. Il suffit d'ailleurs de deux ou trois années favorables pour assurer la reconstitution du cheptel.

Les laines comptent parmi les articles dont l'exportation est en progrès ; en 1901, elle se réduisait à 6.900 quintaux, en 1913, elle était montée à 29.110 ; en 1926, elle a atteint 64.850 quintaux ², dont la plus grosse part (51.159 quintaux) a été dirigée sur la France. Les mesures administratives destinées à racheter ce produit algérien du discrédit qui l'éloignait des usines de la Métropole, et aussi l'organisation meilleure de ce commerce ont contribué à accroître la demande, encouragée déjà par des hausses considérables des laines d'origine étrangère. Marseille et Sète d'une part, Dunkerque pour Roubaix de l'autre absorbent la majeure partie des expéditions, 46.889 quintaux en 1926 ³. C'est aussi vers la France que s'en va la plus grande quantité de cuirs et de peaux brutes ; les peaux

1. Entre les années 1900 et 1927, le chiffre le plus élevé a été celui de 1908. Les années 1911 et 1912 sont marquées par une chute sensible ; le nombre des moutons exportés qui avait toujours été supérieur à 320.000 tombe à 253.324 et à 222.429. Le minimum est atteint en 1918 (112.322) et en 1919 (66.276). L'année 1921 a été funeste au troupeau ; en 1922, les exportations tombent à 177.484 têtes. En 1927, la chute n'est pas moindre (124.366 contre 384.010 en 1926).

2. Il y a encore progrès en 1927 (66.900 quintaux) ; il est à remarquer que les exportations ne sont pas influencées par les mêmes causes qui atteignent celle des animaux vivants.

3. *Chambre de commerce. Documents statistiques*, 1926, p. 486-487.

de chèvres, d'excellente qualité, sont expédiées en France, en Allemagne et surtout aux États-Unis ¹.

D'autres produits figurent aussi, avec des chiffres plus modestes, pour leur poids sinon pour leur valeur, parmi ceux que les statistiques classent au nombre des plus importants. Et d'abord on doit citer, à ce premier point de vue, les fibres telles que l'alfa et le crin végétal. Bien que le département de l'Ouest soit naturellement appelé à conserver à son port, Oran, la supériorité dans les exportations d'alfa ², on ne saurait négliger celles d'Alger, dont les progrès sont particulièrement intéressants. L'ouverture des chemins de fer de Djelfa et d'Aumale, et par ailleurs l'utilisation de plus en plus grande de cette matière par la papeterie française ³ permettent d'entrevoir pour l'avenir une exploitation plus active et un tonnage de sortie bien supérieur. Il y en a déjà des indices : la moyenne annuelle de la période 1909-1913 était de 3.737 tonnes ; celle de la période 1922-1926 est de 12.246 tonnes ⁴. La France est arrivée à en importer plus que l'Angleterre ⁵. Le commerce

1. *Idem*, p. 370-371.

2. En 1912, par exemple, Oran a exporté 46.228 tonnes d'alfa, tandis qu'Alger n'en exportait que 4.386. En 1926, les chiffres sont respectivement de 66.660 tonnes et de 28.904 tonnes.

3. En 1912, le port d'Alger a expédié sur la France 552 tonnes, en 1926, 15.069 tonnes.

4. Exportations d'alfa de 1909 à 1913 et de 1922 à 1926 :

1909 3.293 ^t	1911 3.922 ^t	1913 3.803 ^t	1922 2.340 ^t	1924 7.034 ^t	1926 28.904 ^t
1910 3.285	1912 4.386		1923 6.629	1925 16.324	

5. Du moins par Alger. En 1912, on compte 552 tonnes pour la France, contre 2.596 tonnes pour l'Angleterre ; en 1926, les chiffres sont respectivement de 15.069 tonnes et de 13.334 tonnes.

du crin végétal, un moment paralysé par la guerre, a repris même avec notre ancienne ennemie, l'Allemagne, un de nos meilleurs acheteurs avant 1914 ; la France, et encore plus l'Italie, le partagent avec elle ¹.

Le liège est un des produits dont l'exportation a proportionnellement le plus augmenté dans les trente dernières années ², grâce à la mise en valeur plus intensive des forêts de la Kabylie du Djurdjura. Le tonnage en dépassait 7.000 tonnes en 1927 alors qu'en 1901 il n'était que de 4.030 tonnes. La Russie, qui, avant la guerre, était, après la France le principal importateur, a été remplacée par les États-Unis et le Japon ³.

Marchandise moins encombrante, mais plus riche, le tabac figure pour des quantités très supérieures à celles d'avant-

1. En 1913, sur 18.740 tonnes expédiées d'Alger, la France figurait pour 5.926, l'Allemagne pour 1.309 tonnes auxquelles il faut ajouter une grande partie des 2.057 tonnes expédiées sur Rotterdam, l'Italie pour 1.822. En 1926, sur 10.600 tonnes, la France en a reçu 2.980, l'Allemagne 2.451, les Pays-Bas, 1.972, l'Italie, 3.743.

2. Exportations de liège de 1912 à 1926 :

1912	6.684 ^t	1915	2.363 ^t	1918	3.431 ^t	1922	5.005 ^t	1924	6.426 ^t	1926	6.537 ^t
1913	5.088	1916	4.751	1920	5.624	1923	5.887	1925	4.379		

En 1927, Alger en a exporté 7.143 tonnes ; c'est le chiffre maximum atteint depuis 1910. Il a été dépassé de 1904 à 1910. En 1907, les exportations ont atteint 11.112 tonnes.

3. En 1913, la France figurait aux exportations, pour 1.305 tonnes de liège brut et 61 tonnes de liège ouvré, la Russie pour 808 tonnes de liège brut, les États-Unis pour 580 tonnes, le Japon pour 151 tonnes et 19 quintaux de liège ouvré. En 1926, on note 350 tonnes de liège brut et 449 de liège ouvré pour la France, 2.770 tonnes de liège brut pour les États-Unis, 2.109 tonnes pour le Japon. La Russie ne figure plus pour cet article sur les statistiques douanières.

guerre : les demandes de la Régie française se sont accrues sensiblement et la culture, encouragée par les facilités d'écoulement et par les prix rémunérateurs, n'a cessé de s'étendre. La moyenne annuelle, de 1909 à 1913 était de 5.628 tonnes ; celle de 1922 à 1926 a été de 12.076 tonnes ¹ La France, principale importatrice des tabacs en feuilles, est dépassée par ses colonies, l'Indo-Chine en tête, pour les tabacs fabriqués, cigares et surtout cigarettes ².

Tous les autres articles réunis ne représentent guère qu'un tonnage moyen de 40.000 tonnes. Nous avons réservé pour un autre chapitre les produits de la pêche, qui figurent pour 2 à 3.000 tonnes. Les huiles d'olive dont la France demande la majeure partie sont mentionnées en 1926 pour 7.117 tonnes ³. Alger expédie aussi des quantités importantes d'œufs, 25.256 quintaux à la même date. Parmi les produits de très faible tonnage, le plus précieux par sa valeur marchande est l'essence de géranium ⁴.

Le total du tonnage métrique des exportations est resté

1. Exportations de tabacs de 1909 à 1913 et de 1922 à 1926 (commerce général).

1909	4.596 ^t	1911	6.823 ^t	1913	3.661 ^t	1922	12.954 ^t	1924	11.465 ^t	1926	13.512 ^t
1910	7.098	1912	5.965			1923	14.150	1925	8.302		

2. En 1926, sur 13.512 tonnes, la France a reçu 7.047 tonnes de tabacs en feuilles ou en côtes, 4.769 quintaux de cigarettes, 12 tonnes d'autres tabacs fabriqués et 360.000 cigares (environ 12 quintaux) soit 7.538 tonnes. Les colonies et les protectorats ont importé 725 tonnes de tabacs non fabriqués, 2.781 tonnes de cigarettes, 551 tonnes d'autres tabacs fabriqués et 960.000 cigares (environ 32 quintaux), soit au total 4.061 tonnes.

3. Sur 71.173 quintaux, 49.895 ont été expédiés en France.

4. En 1926, Alger en a exporté 1.422 quintaux dont 667 pour la France et 423 pour les États-Unis. Valeur estimée par la Douane : 24.172.000 francs.

encore, dans les dernières années, inférieur à celui de 1913 : entre les moyennes annuelles des deux périodes quinquennales, 1909-1913 d'une part, 1922-1926 de l'autre, il y a une différence d'environ 250.000 tonnes, qui porte pour près des 5/6^e sur la houille et les vins¹. La France a conservé le premier rang parmi les pays destinataires, en 1926 ; elle figurait pour plus de 72 %², si l'on défalque du moins le tonnage du charbon de soute livré aux navires relâcheurs. L'Angleterre vient ensuite, à une grande distance ; ses importations représentent moins du septième de celles de la Métropole³. Les États-Unis ont conquis la quatrième place après les ports algériens⁴, [qui reçoivent surtout des matériaux de construction, du matériel agricole, des machines, du pétrole et de l'essence, dépassant encore sensiblement l'Allemagne et la Belgique⁵. Les autres pays ne reçoivent des marchandises

1. Tonnage métrique des exportations de 1909 à 1913 et de 1922 à 1926. Moyennes quinquennales : 1.732.871 tonnes et 1.480.629 tonnes.

1909..	1.490.689 ^t	1912..	1.951.107 ^t	1923..	1.354.703 ^t	1926..	1.478.611 ^t
1910..	1.750.521	1913..	1.750.414	1924..	1.638.046		
1911..	1.721.624	1922..	1.398.066	1925..	1.533.720		

2. Avec 742.093 tonnes sur 1.025.430 tonnes (1.478.611 tonnes, 453.181 tonnes de charbon réexporté), en 1926.

3. Avec environ 99.300 tonnes (*Chambre de commerce, o. c.*, p. 450-451. Le tableau ne permet qu'une évaluation approximative.

4. Avec environ 67.600 tonnes (*idem*, p. 459). Le cabotage côtier représente en effet 98.554 tonnes.

5. L'Allemagne a importé, en 1926, environ 43.500 tonnes, dont 17.575 tonnes de minerai de fer (*idem*, p. 453 et 457. On doit en effet attribuer à cette destination les 5.525 tonnes de fer expédiées sur les Pays-Bas, c'est-à-dire sur Rotterdam). Quant à la Belgique, ses importations (56.600 tonnes en 1926) progressent sensiblement. En 1913, elles ne représentaient que 22.000 tonnes environ.

que dans de faibles proportions ¹. Parmi les ports de destination français, Marseille et Rouen se disputent le premier rang depuis la guerre ; Rouen l'a conquis depuis 1923 et son avance s'est affirmée de plus en plus. En 1926, elle est de près de 120.000 tonnes ². Puis viennent Sète et les ports de la mer du Nord et de l'Océan, Dunkerque, Nantes et Brest, le port de Nice et loin derrière lui Saint-Louis du Rhône, le Havre, Bordeaux et Saint-Nazaire. Port-Vendres ne reçoit qu'un très faible tonnage. Il apparaît clairement que le vin est la marchandise prépondérante dans ce classement des ports métropolitains.

Au point de vue de la valeur des exportations, la France prédomine comme pays de destination, avec la proportion de

1. L'Italie reçoit environ 10.000 tonnes. L'Espagne ne figure en 1926 que pour 5.500 à 6.000 tonnes.

2. *Chambre de commerce. Doc. stat.*, 1913, 1917, 1923, 1926. — Voir les tableaux du « Détail par ports de destination des marchandises exportées en France. (Ton. métrique).

	Rouen	Marseille	Sète	Dunkerque	Nantes	Brest	Nice	Bordeaux
1913..	198.987 ^t	140.965 ^t	22.709 ^t	14.461 ^t	16.087 ^t	5.716 ^t	1.659 ^t	31.613 ^t
1917..	76.237	182.353	101.888	14.488	15.338	8.583	2.944	12.599
1923..	131.052	109.342	45.991	50.940	23.912	15.011	1.600	13.255
1926..	253.430	153.535	67.866	58.423	52.055	18.411	2.987	14.766

En 1926, St-Louis du Rhône figure pour 19.458 tonnes (alfa et vins) ; Le Havre, pour 18.411 tonnes (vins) ; St-Nazaire, pour 12.745 tonnes (vins). Ce sont les vins qui assurent sa supériorité à Rouen. Il en était déjà ainsi avant la guerre. (En 1907, 247.908 tonnes contre 123.419 tonnes, en 1910, 318.237 tonnes contre 147.000 tonnes, en 1912, 317.022 tonnes contre 163.543 tonnes). Elle était même encore plus accusée qu'à l'heure actuelle ; il est à noter que l'écart a diminué depuis que les ports de l'Océan, de la Manche et de la Mer du Nord ont accru leurs importations de vins. (Voir p. 699). Bordeaux s'est senti des mesures prises pour la protection des marques d'origine.

76 %¹. Les colonies françaises et les protectorats se placent immédiatement après, avec 5 %. L'Angleterre et l'Italie se disputent le troisième rang.

Dans l'ensemble du trafic, importations et exportations, la part qui revient aux ports métropolitains dans le tonnage métrique total, n'apparaît plus aussi considérable, bien que la France semble occuper encore la première place. La moyenne annuelle des quatre années 1923-1926 lui assigne en effet un pourcentage de 34,2 % ; l'Angleterre la suit à distance avec 27,7 %². Mais on doit noter que l'année 1926 a été déficitaire pour elle, en raison de la grève des mineurs. Dans les trois années 1923-1925, sa moyenne a été (de 31,4 %, celle de la France étant de 31,6 %). Tout cela est parfaitement conforme à ce que l'on pouvait attendre ; la France ne participe pas au trafic de deux des marchandises les plus lourdes, la houille et les minerais. Rouen a repris, dans le commerce total, sa première place d'avant-guerre³.

1. En 1926, 1.282.490 m sur 1.665.703 m. Les colonies et protectorats figurent pour 92.396 m, l'Angleterre pour 42.959 m, l'Italie pour 40.630 m.

2. En 1926, sur un total de 2.918.999 tonnes, le trafic avec la France représentait 1.294.683 tonnes, soit 44 %. Le trafic des ports anglais est tombé à 390.201 tonnes, chiffre anormal. *P. et Ch.*, 1926).

	Tot. des imp. et des exp.	France	Angleterre	Moyenne triennale
	—	—	—	—
1923..	2.560.876 ^t	798.688 ^t	955.201 ^t	
1924..	3.101.264	925.637	974.555	France : 31,6%. — Angl. : 31,4%
1925..	3.063.274	1.029.105	813.998	

En 1912, sur 3.020.183 t., les ports français avaient reçu 1.188.101 t., les ports anglais 1.103.870 t. ; les proportions étaient respectivement de 38 et de 36 %.

3. Relations d'Alger avec Marseille et Rouen (Tonn. métr. exp. et imp.) de 1907 à 1913 et de 1920 à 1926 :

3. — *Alger port de pêche.*

Aux fonctions du port d'Alger que nous venons d'étudier s'en ajoute une autre qui paraît devoir prendre de plus en plus d'importance. Alger est un port de pêche, le plus important de la colonie par le tonnage de sa flotte, par l'effectif des équipages, par le chiffre de la production, par celui de l'exportation¹. Il est aussi à l'heure actuelle le mieux outillé.

	Marseille	Rouen		Marseille	Rouen
	—	—		—	—
1907....	250.935 [†]	277.902 [†]	1920....	518.566 [†]	79.130 [†]
1908....	249.826	337.954	1921....	195.736	82.405
1909....	231.688	337.802	1922....	205.473	98.465
1910....	275.928	380.526	1923....	216.387	152.396
1911....	319.964	326.158	1924....	221.630	205.377
1912....	367.126	396.192	1925....	237.622	229.802
1913....	311.984	272.197	1926....	287.318	304.510

Les exportations par Marseille ont toujours été très supérieures à celles effectuées par Rouen.

1. Il en était ainsi avant la guerre. En 1913 (*Dir. des Douanes de l'Algérie. Doc. stat. Notices particulières des ports*, 1913) Alger armait 19 vapeurs et 256 voiliers, de 1.767 tonneaux avec un équipage de 2.310 hommes, Oran armait 7 vapeurs et 143 voiliers, soit 546 tonneaux, Philippeville-Stora, 1 vapeur et 169 voiliers, soit 447 tonneaux avec 734 hommes d'équipage, Bône, 160 voiliers de 520 tonneaux avec 443 hommes. Les produits de la pêche étaient de 1.607.000 kilogs pour Alger et de 1.072.293 kilogs pour Oran, les deux ports étant les premiers. Alger avait exporté 25.863 quintaux de poisson, Oran, 5.259 quintaux, Philippeville, 9.097 quintaux et Bône, 3.586 quintaux. En 1927, il a été débarqué à Alger, 4.316.879 kilogs de poisson, à Oran, 3.751.252 kilogs, à Philippeville, 1.454.924 kilogs et à Bône, 934.663 kilogs. (*Exposé de la sit., o. c.*, 1928, p. 304 et *Exposé des travaux. Chambre de commerce, Oran*, 1927, p. 797).

Les conditions naturelles offertes à l'industrie de la pêche ¹ ne sont pas meilleures sur le littoral voisin de notre port que sur celui de l'Algérie en général. On sait que les deux défauts principaux de ses côtes, à ce point de vue particulier, sont : d'abord leur orientation Ouest-Est qui les expose directement aux vents les plus fréquents et les plus redoutables, ceux du Nord-Ouest et du Nord-Est et l'absence de ces petits havres bien abrités qui offrent aux pêcheurs des refuges sûrs en cas de mauvais temps ; en second lieu l'étroitesse de la plateforme littorale et la forte déclivité des fonds qui restreignent le domaine des espèces sédentaires recherchées pour la consommation et le champ d'exploitation de la pêche côtière, la seule pratiquée par la population maritime. Sur les 350 kilomètres de développement que présente le littoral du quartier d'Alger (syndicats de Tenès, Cherchell, Castiglione, Alger et Dellys), la ligne des profondeurs de 100 brasses (182 mètres), qui marque approximativement la limite de la faune sédentaire du « poisson blanc », et de la zone accessible aux filets traînants des barques de pêche non munies d'un outillage perfectionné, se maintient à peu près parallèle au dessin général de la côte et à une faible distance, deux à trois milles ². Aucune comparaison n'est donc possible avec les conditions qui se trouvent réalisées sur nos côtes de l'Atlantique, de la Manche et de la mer du

1. Dr C. Viguière. *Sur les conditions de la pêche en Algérie*. Paris, 1906, p. 1-34.

2. *Idem*. Voir le tableau des p. 27-28 et les planches iv et v. Les distances extrêmes sont : en face de Tipaza (13 k.), de Maison-Carrée dans la baie d'Alger (9 k. 5) ; par ailleurs, par le travers du cap Caxine on trouve 460 mètres à 3 k. 6, de la Pointe Pescade, 300 mètres à 2 k. 6, du cap Matifou, 390 mètres à 3 k. 9, du cap Bengut, 320 mètres à 1 k. 6, du cap Tedlès, 550 mètres à 3 kilomètres.

Nord. Mais par contre on ne saurait nier que d'autres conditions physiques, entre autres la température et la luminosité, favorisent le séjour et la multiplication des espèces errantes offertes à la pêche de surface du « poisson bleu », dont la sardine, l'allache et l'anchois sont les représentants les plus connus et les plus recherchés¹. On a pu dire sans exagération que la sardine est ici un animal permanent dans les eaux superficielles².

Ces conditions imposaient une exploitation rationnelle de la mer, fondée sur des études scientifiques sagement réglementée, poursuivie, dans des limites de surface et de profondeur judicieusement établies, avec des moyens, bateaux et engins, et un personnel susceptibles d'assurer le maximum de rendement compatible avec la conservation des ressources. Or il n'en a rien été pendant trop longtemps.

Les études entreprises dans un but pratique n'ont vraiment commencé que vers 1890, avec la création de la station zoologique d'Alger, annexe des Écoles Supérieures à laquelle est venue s'ajouter, en 1922, la station d'aquiculture et de pêche de Castiglione³. L'Algérie a pris une part de plus en plus active au mouvement de rénovation qui entraînait la Métropole, et ce n'est certes pas un événement sans importance pour elle

1. Sur la faune des eaux algériennes, voir A. Gruvel. *Les pêches maritimes en Algérie*. Paris, 1926, ch. III, p. 39-48.

2. Dr J. P. Bounhiol. *La contribution maritime à la production économique de l'Algérie*. Alger, 1921, p. 9-10. Un témoignage concordant, d'origine moins scientifique, émane d'un Syndic préposé de Cherchell qui, en réponse à un questionnaire, écrivait en 1908 : « La sardine semble être devenue sédentaire. » (Communiqué par M. l'Administrateur de l'Inscription Maritime Cangardel).

3. *L'Exposé de la situation générale de l'Algérie*, publié annuellement donne depuis cette date un bref résumé des travaux de cette station.

que la tenue à Alger, en avril 1927, du X^e Congrès national des Pêches et Industries maritimes organisé par la Société d'enseignement professionnel et technique des pêches ¹.

Sans études approfondies, la réglementation ne pouvait guère être qu'incertaine et capricieuse. Elle fut longtemps absente ². Elle s'imposait cependant dès le début de notre occupation d'autant plus que la population se livrant à la pêche était en majeure partie une population étrangère — italienne à Alger ³ — le plus souvent sans attaches avec le pays, ignorante, routinière ⁴, et uniquement préoccupée de tirer immédiatement aux frais minimum le maximum de profit. Elle a amené avec elle son matériel de balancelles et de barques provenant de Gênes, de Naples ou de Mahon, les barques étant faites pour une

1. *Bulletin trimestriel de l'Enseignement professionnel et technique des Pêches maritimes*, octobre-décembre 1927. Orléans, 1927. De nombreux rapports ont été présentés par des personnalités du monde scientifique et maritime de la colonie.

2. Il n'y en eut aucune jusqu'au décret du 22 septembre 1852 rendant applicable en Algérie le décret du 9 janvier sur la pêche côtière en France. On ne tint d'ailleurs nul compte des conditions spéciales de la colonie, ni du climat, ni de la nature des fonds, ni des engins en usage, ni des habitudes locales. (G. Pénissat. *La navigation maritime et la pêche côtière en Algérie*. Alger, 1889, p. 32-33). Le décret du 5 mai 1888 corrigea cette erreur en remettant au contre-amiral commandant la Marine en Algérie, sauf approbation ministérielle, le soin de prendre par des arrêtés spéciaux, toutes les mesures utiles. Ce pouvoir appartient aujourd'hui au Gouverneur Général.

3. Il y eut au début des Espagnols et des Maltais. Voir p. 580. Il existe dans le syndicat de Castiglione, à Bou-Aroun, un centre de pêche qui est plus espagnol qu'italien d'origine.

4. A. Gruvel, *o. c.*, p. 68-71. L'hostilité du petit pêcheur qui n'est pas toujours le plus intéressant a été longtemps un obstacle au développement du grand outillage et à la modernisation des procédés de pêche.

navigation timide et toute littorale¹. D'Italie sont venus et viennent encore les « filets-bœufs » fabriqués à Torre del Greco (golfe de Naples) ou à Atrani (golfe de Salerne), les « tartanelles » et les « lamparos » de Naples, les « sennes » de Gênes². On signalait, dès 1861, les ravages commis dans la baie d'Alger et dans ses parages par les filets traînants des bateaux-bœufs italiens, dont les équipages, vivant en parasites sur les eaux algéroises, apportaient de leur pays d'origine, non seulement leur sel, mais leurs vivres et leur vin entreposé à la Douane³; on les accusait d'avoir ruiné l'industrie de la pêche à la ligne « exercée autrefois par mille pêcheurs Maures ».

A Alger, comme dans les autres ports de la colonie, il y a eu des changements importants depuis cette époque. Tout d'abord, une partie au moins de la population napolitaine a été

1. *Idem*, p. 74-77. Il en est encore ainsi, du moins pour les balancelles et les barques; il est regrettable que l'on ne construise pas à Alger tout cet outillage. Les chalutiers à vapeur viennent d'Espagne ou de France. En 1925 sur 10 paires de chalutiers-bœufs armés à Alger, 7 avaient été construits à Vigo, 1 à la Seyne, et 2 à Marseille. (A. Gruvel, *o. c.*, p. 109-110).

2. Dr C. Viguiier, *o. c.*, p. 29-46, où l'on trouvera une fidèle description des divers engins. Quelques filets, « sardinals » et « tramails » sont fabriqués à Alger, mais avec du fil de coton et de chanvre importé d'Italie.

3. *Arch. M.*, 16 août 1861. Il s'agissait de répondre à une pétition de quatre capitaines italiens de balancelles protestant contre un arrêté du Gouverneur Général qui interdisait la pêche au bœuf. Ils déclaraient exercer cette industrie depuis 28 ans et avoir armé jusqu'à onze bateaux. Les affirmations de plusieurs membres du Conseil relatives à la pêche pratiquée par les Indigènes sont particulièrement intéressantes. S'il ne peut être question d'attribuer aux Indigènes de l'Algérie les exploits maritimes des corsaires, Levantins ou Européens renégats, il est possible par ailleurs qu'il ait existé en effet à Alger une petite population indigène de pêcheurs que l'invasion et la concurrence des Italiens a découragée et peu à peu éliminée. Il existe à l'heure actuelle un armateur indigène.

absorbée par la naturalisation, l'armement ayant été réservé en 1886 aux Français et la pêche même ayant été interdite aux bateaux étrangers dans les eaux territoriales de l'Algérie par la loi du 1^{er} mars 1888¹. Les effets ont été immédiats : le nombre des pêcheurs d'Alger français ou naturalisés est monté, entre 1886 et 1888, de 513 à 882² ; depuis cette époque il a sensiblement augmenté. La population n'a d'ailleurs guère changé de caractère. En 1909, sur 2.829 inscrits du Syndicat d'Alger, du Mazafran au cap Djinet, on relevait 2.337 naturalisés ou fils de naturalisés, 250 Français d'origine et 242 Indigènes. Sur 89 marins levés pour la marine de l'État, 78 étaient d'origine étrangère, et dans ce nombre figuraient 65 illettrés. Aucun de tous ces marins ne put être pourvu d'un brevet de spécialité³. On constatait d'ailleurs dès cette époque que les Français d'origine ne pêchaient pas, mais naviguaient au cabotage ou au bornage ; ils se désaffectionnaient de plus en plus du métier de marins. Quant aux Indigènes, ils faisaient de la petite pêche ou plus souvent du batelage dans le port même. On comprend dès lors la difficulté, l'intérêt, la nécessité qu'il peut y avoir à éduquer une population de ce genre, tant par l'instruction primaire que par l'instruction professionnelle : on ne l'a pas négligé, tout un programme est en cours d'exécution, mais ce sera une œuvre de longue haleine⁴. Ce n'est là

1. H. Garrot. *La colonisation maritime en Algérie*. Alger, 1900, p. 50-51.

2. Trèves, *o. c.*, p. 640.

3. Renseignements fournis par l'Administration de l'Inscription Maritime. Nombreux étaient alors, parmi ces inscrits, ceux qui se livraient à la navigation fictive pour bénéficier de la loi du 24 décembre 1896 et n'accomplir qu'une année de service militaire.

4. On constate malheureusement que les fils de pêcheurs ayant reçu l'instruction ont tendance à abandonner la profession paternelle, trop peu

du reste qu'une partie du personnel embarqué sur les bateaux de pêche. Aux inscrits vient en effet s'ajouter tout un contingent étranger qui, strictement selon l'acte de navigation de 1793, ne devrait former qu'un quart de l'équipage ; en outre, le nombre de ces pêcheurs, dont beaucoup sont des nomades, connus sous le nom de « Gaëtani », se grossit, à l'époque de la pêche à la sardine, de renforts venus d'Italie, dont le contrôle est le plus souvent très difficile. Toutes les tentatives pour attirer et fixer des marins d'origine métropolitaine n'ont abouti qu'à des échecs ¹. Il faut donc se résigner à franciser les Napolitains et les Siciliens et à les amener à une meilleure exploitation de la mer. D'aucuns préconisent, avec une foi que les faits du passé et du présent ne paraissent guère justifier, l'éducation de la population indigène et l'utilisation de la main d'œuvre kabyle ².

A côté de la question du personnel, il y a celle du matériel,

lucrative ; les ateliers de salaisons, les friteries, et d'autres métiers sans rapport avec la pêche les attirent davantage.

1. H. Garrot, *o. c.*, p. 85-110. Il y en eut dès 1845 à Aïn-Benian (Guyotville actuel), en 1848 et en 1872 à Sidi Ferruch, toutes au moyen de pêcheurs bretons. A la suite d'une circulaire du 18 novembre 1891, inspirée par des vues patriotiques inattaquables, mais aussi par un optimisme exagéré sur les richesses « incalculables » de la faune maritime d'Algérie, le Gouverneur Général Cambon fit créer en 1892, 1893 et 1897 les villages de Jean Bart et de Surcouf à l'Est du cap Matifou, de La Pérouse, à l'ouest, en face d'Alger. On installa 60 familles ; au bout de 5 ans, les nouveaux colons devenus propriétaires s'empressèrent de vendre leurs maisons et de quitter le pays. L'échec peut être attribué, moins au choix des pêcheurs et à la nature de l'initiative, qu'à l'insuffisance du matériel fourni, à l'absence d'abris suffisants et à la difficulté d'écouler les produits de la pêche.

2. On signale cependant dans le syndicat de Dellys un progrès réel dans le recrutement des pêcheurs indigènes. (A. Gruvel, *o. c.*, p. 112).

des engins et des procédés de pêche. Elle est étroitement liée à celle de la réglementation. Or celle-ci a subi des variations qui témoignent de la diversité des opinions et de l'absence d'une doctrine bien établie¹. Il était inévitable que le rendement de l'industrie elle-même en subît les conséquences. L'exemple le plus frappant est celui du filet-bœuf, filet traînant remorqué par deux bateaux à voiles, les « pareilles » de 22 à 36 tonnaux ; c'est par excellence l'engin récolteur du poisson blanc, celui qui peut le mieux ravager les fonds. Or, sauf quelques interdictions temporaires, on le laissa librement opérer jusqu'en 1888, pour le reléguer alors au-delà de 3 milles de la côte, ce qui équivalait à le cantonner dans une zone insignifiante, linéaire pour le Syndicat d'Alger, et réduite à l'ouverture de la baie d'Alger, à peu de chose près. Le résultat fut d'abaisser le rendement de la pêche de 3.300.000 kilos à moins d'un million². En 1894, on fixa la limite intérieure de la zone accessible aux fonds de 40 mètres, du cap Chenoua (Ras el Amouch) au cap Bengut, avec interdiction complète de la fin de mai à la fin d'août³. En 1912, la quantité débarquée à Alger s'était relevée à 1.676.600 kilos⁴ ; en 1922, elle attei-

1. Il faut d'ailleurs reconnaître que la question a été souvent rendue délicate à résoudre par des considérations humanitaires à l'endroit de la population des pêcheurs naturalisés, vivant de cette industrie, à laquelle on ne pouvait pas du jour au lendemain, demander de changer ses procédés.

2. Dr C. Viguié, *o. c.*, p. 24. Par le décret du 5 mai 1888, on appliqua sans considération des conditions spéciales au pays le décret du 10 mai 1862. Voir aussi Trèves, *o. c.*, p. 640.

3. H. Garrot, *o. c.*, p. 52-73. *Rapport Félix Faure et décret du 2 juillet 1894*. Arrêté du 5 juillet 1894 (D. C. Viguié, p. 25).

4. *Ponts et Chaussées, o. c.*, 1912, p. 27. La plupart des chiffres qui sont mentionnés plus loin ont été empruntés à la même source ; nous ne faisons

gnait 3.089.835 kilos. Une interdiction absolue survenue alors ¹ fit de nouveau tomber les chiffres à 1.347.875 kilos. A la suite d'une croisière de l'Office technique et scientifique des pêches et d'un vœu du Congrès de Boulogne, on rapporta la mesure en 1923 ², mais en maintenant l'interdiction pendant la période du 1^{er} avril au 1^{er} août et dans les fonds inférieurs à 50 mètres. En 1927 la pêche a produit dans le Syndicat d'Alger 4.316.879 kilos ³.

Cet exemple n'est pas le seul et la nouvelle réglementation de la pêche au filet-bœuf n'explique pas seule non plus ce dernier résultat. On ne paraît pas davantage avoir été bien fixé sur la nécessité ou l'erreur d'interdire à certaines époques le filet dit « lamparo » et la pêche au feu ⁴. Or la question a une grande importance, cet engin étant avec le sardinal le grand ravitailleur de la consommation et le grand pourvoyeur des usines et des ateliers de salaisons. D'après les documents officiels, le relèvement notable constaté à Alger en 1927, pour la pêche à la sardine, serait dû au nouveau règlement qui a autorisé ce dernier mode d'exploitation de la surface ⁵. Or si l'on consulte les statistiques de détail des divers poissons

donc pas de renvois spéciaux. On se reportera aux années correspondantes de cette publication.

1. Décret du 22 juillet 1922.

2. *Exposé de la sit.*, o. c., 1926, p. 339. Décret du 5 décembre 1925. Voir aussi A. Gruvel, o. c., p. 159-162, où se trouvent les textes du rapport et du décret.

3. *Exposé de la sit.* 1928, p. 304.

4. Voir sur ce sujet les discussions du Xe congrès des pêches (o. c., p. 131-134) et aussi l'opinion du Dr Viguier (p. 45-48). Sur la réglementation G. Penissat o. c., (p. 36-38).

5. *Exposé de la sit.*, o. c., 1928, p. 782.

pêchés, on constate que la sardine et l'allache figurent toujours au premier rang pour la quantité ¹.

Il y a enfin une modification d'un grand intérêt qui a contribué et contribuera certainement de plus en plus à améliorer non seulement le rendement, mais les méthodes de la pêche, notamment celles qui ont trait à la recherche des champs d'exploitation. C'est l'usage de plus en plus fréquent de la vapeur et des moteurs à essence, qui permet au bateau, chalutier ou simple barque, d'opérer plus facilement, plus vite et dans un rayon plus étendu. En 1895, il n'avait été armé pour la pêche à Alger que trois bateaux à vapeur représentant 48 tonneaux ² ; en 1926, on en a compté 20, soit 600 tonneaux montés par 220 hommes d'équipage ³. Le nombre des moteurs installés sur les barques augmente chaque année depuis 1923 et l'on est en droit d'attribuer à cette amélioration les meilleurs rendements de la pêche au lamparo ⁴. Les chalutiers pourvus de ces divers perfectionnements se sont essayés à la pêche dans les fonds de 500 et de 600 mètres, régions jusqu'alors inexploitées ⁵. Les résultats ont été encourageants : ces fonds ont été reconnus particulièrement riches en grosses crevettes rouges ⁶

1. On trouvera ces statistiques dans les publications mentionnées du Service des Ponts et Chaussées.

2. *Ponts et Chaussées, o. c.*, 1895, p. 29-30.

3. Sur les bateaux à moteurs, voir A. Gruvel, *o. c.*, p. 72-73.

4. *Exposé de la sit., o. c.*, 1925, p. 338-1926, p. 339. En 1927 (*Exposé*, 1928, p. 303) on comptait à Alger une quarantaine de bateaux munis de moteur.

5. *Idem*, 1925, p. 338 et 1926, p. 339. Un chalutage a été exécuté le 29 avril 1927, en présence des membres du X^e Congrès (*Bull., o. c.*, p. 232-233), à 10 milles au large, entre Sidi Ferruch et Guyotville par 500 et 600 mètres de fond. Le chalutier *La Méduse* a ramené dans la poche de son chalut 200 kilos de poisson.

6. On observe dans les statistiques de la pêche (P. et Ch., *o. c.*) un progrès

et en squales d'une espèce particulière (centrophores) intéressants pour leur chair, leur huile et leur cuir.

On ne peut nier ainsi qu'il y ait un relèvement sensible de l'industrie de la pêche dans les dernières années ¹. Sans doute, indépendamment des causes que nous avons signalées, convient-il de tenir compte de la hausse du prix du poisson, qui rend cette entreprise plus rémunératrice, et aussi des facultés d'écoulement vers l'intérieur, que le développement des transports automobiles a certainement accrues. Le port d'Alger a été amélioré ² de manière à permettre l'accostage des chalutiers à un môle spécial ³, situé dans la partie Nord de l'ancien port, à proximité du marché au poisson, des voies ferrées et

considérable dans la pêche de ce crustacé particulièrement apprécié. En 1895, le rendement était de 55.500 kilos, en 1912, de 77.470 kilos, en 1924, de 83.385 kilos, en 1925, de 294.500 kilos, en 1927, de 360.000 kilos.

1. Flotte de pêche attachée au port d'Alger, de 1895 à 1926 :

	Bateaux à vapeur	Voiliers	Total	Tonnage	Effectif
1895.....	3	179	182	1.214tx	871h
1909.....	6	266	272	1.414	1.367
1912.....	15	253	268	1.180	1.294
1923.....	16	203	212	1.498	965
1924.....	17	203	220	1.553	1.458
1925.....	20	184	204	1.033	1.298
1926.....	20	187	207	1.902	1.435

Quantités de poisson débarquées à Alger de 1895 à 1927 :

1895..	1.482.420k	1922..	3.087.835k	1925..	2.694.560k
1909..	996.550	1923..	2.407.670	1926..	2.341.350
1912..	1.677.260	1924..	1.347.875	1927..	4.316.879 (Synd. d'Alger).

2. Rapport présenté le 26 avril 1927 par M. Lambert, capitaine du port d'Alger au X^e Congrès national des Pêches. Voir aussi p. 680.

3. *Idem.* Les chalutiers, n'ayant pas de postes fixes, étaient soumis à toutes sortes de tribulations.

des compagnies de navigation assurant les services réguliers avec la Métropole. Les bateaux pourvus de moteurs disposent d'autre part d'un réservoir spécial de 4 tonnes livrant l'essence au prix d'exportation ; il existe des prises d'eau, une cale de halage et des formes de radoub où les chalutiers peuvent entrer par groupes de deux, trois, quatre. On peut dire que désormais le port de pêche d'Alger est bien organisé ¹.

La consommation locale et régionale n'absorbe pas tous les produits de la pêche ; une partie importante est expédiée hors de la colonie. Le poisson frais, dirigé sur Marseille, y figure pour une faible proportion, quelques quintaux. Mais il existe dans le quartier d'Alger des ateliers de salaisons et des friteries qui travaillent pour l'exportation. Les premiers s'installent sur les petites plages de la côte à la saison de la pêche à la sardine et à l'anchois, de mai à la fin d'août, et attirent toute une population nomade de marins italiens ; quelques indigènes apportent aussi leur concours. Il en a fonctionné, en 1927, 15 dans le syndicat d'Alger ², qui ont traité 712.000 kilos de poissons, notamment à La Pérouse, à Jean Bart, à Surcouf, à Port-aux-Poules, au cap Djinet. Le syndicat de Castiglione en a compté 35 et a traité 860.000 kilos. Des conserves ont

1. Il lui manque une installation frigorifique. Par ailleurs une usine utilise déjà les déchets.

2. *Exposé de la sit., o. c.*, 1928, p. 308. En 1913 (*Exposé*, 1914, p. 223) on ne relevait que 17 ateliers de salaisons dans tout le quartier d'Alger, dont 10 à Castiglione, et 7 friteries ayant traité au total 735.500 kilos. Il est vrai que l'année était signalée comme déficitaire, avec une diminution de 700.000 kilos par rapport à 1912. Le rendement de la pêche de l'anchois a considérablement augmenté depuis 30 ans (20.000 kilos en 1895, 15.700 en 1912, 40.000 en 1923, 345.000 en 1926, 500.000 en 1927). Celui de la sardine et de l'allache aussi, mais dans de moindres proportions.

été fabriquées dans huit friteries, dont six à Castiglione, une à ChercHELL et une à Tenès, traitant au total 1.313.600 kilos. Il n'existe plus dans le quartier d'Alger qu'une seule madrague fonctionnant périodiquement, celle de Dellys.

Les exportations faites par le port d'Alger se partagent à peu près exclusivement entre la France et l'Italie ; celle-ci reçoit surtout des salaisons destinées à la région napolitaine, les conserves étant dirigées surtout sur la France. Le chiffre total qui était passé, entre 1903 et 1913, de 17.047 quintaux à 25.542 a atteint 33.608 quintaux en 1927¹. On a le droit d'espérer que les études poursuivies, les encouragements donnés à l'amélioration du matériel et les effets de l'exemple, la meilleure des propagandes auprès d'une population naturellement routinière, contribueront à développer cette intéressante ressource, dont on ne doit ni surfaire ni mésestimer la valeur.

4. — *Alger aéro-port*².

On ne saurait oublier parmi les fonctions du port d'Alger celle de port aérien, dont l'importance ne peut que croître dans l'avenir.

1. Exportations du poisson frais, salé ou conservé, par le port d'Alger, de 1913 à 1927. (*Chambre de Commerce. Doc. stat., commerce spécial. Exportations*).

1913..	25.542	qx	dont	11.532	qx	vers	la	France	13.807	qx	vers	l'Italie
1922..	40.917	—		5.515	—				4.963	—		
1924..	15.664	—		8.700	—				5.343	—		
1926..	32.275	—		8.700	—				12.069	—		
1927..	33.608	—		18.649	—				14.336	—		

2. Nous remercions ici M. Pourcher, Délégué du Ministère de l'Aéro-

Ce n'est pas sans de sérieuses difficultés de tout ordre que l'on a pu établir une ligne régulière et directe entre Marseille-Marignane et Alger. Au lendemain de la guerre, la ligne était provisoirement destinée à expérimenter les conditions particulièrement difficiles¹ de l'exploitation par hydroavions. La mise au point a nécessité plusieurs années au cours desquelles il a fallu, parmi de pénibles épreuves, étudier, essayer, modifier et améliorer sans cesse le matériel². Par ailleurs ce n'est qu'après de nombreux pourparlers diplomatiques que le Gouvernement espagnol a autorisé la création d'une base provisoire de sécurité à Palma³. A l'heure actuelle, la ligne est exploitée régulièrement, pour le service postal et les messageries seulement, par la Compagnie Générale Aéropostale, constituée par la fusion des lignes Latécoère et de la Compagnie France-Algérie ; son secteur comprend en outre la ligne Toulouse-Casablanca-Dakar-Buenos-Ayres et, pour un avenir prochain, les lignes transsahariennes qu'elle exploitera en combinaison avec la Compagnie de l'Air-Afrique.

Depuis la fin d'avril 1928, celle d'Alger-Marseille a assuré trois voyages aller et retour par semaine, avec une régularité qui n'est jamais descendue, même dans les mois les plus

nautique dans l'Afrique du Nord, à qui nous sommes redevable de la documentation précise utilisée par nous dans la rédaction de ce chapitre.

1. Voir p. 38.

2. C'est ainsi qu'aux appareils Laté, 32 (moteurs Hispano ou Farman, 500 C. V.), trop lourds et de faible charge utile, on a substitué le type Cams-53 (moteurs Hispano 500 CV ou Jupiter 480 CV.) qui a donné depuis un an toute satisfaction. Les techniciens considèrent la question du matériel comme virtuellement résolue.

3. Par la convention signée à Madrid le 22 mars 1928. Cette station n'est en effet qu'une base de secours, inutilisée dans les circonstances normales.

mauvais de l'hiver, au-dessous de 64 %¹. Le trafic postal est passé entre août 1928 et juin 1929, de 9 kilos à 195, les messageries de 11 à 372 ; les transports divers de la Compagnie, de 343 kilos à 1.520. On ne relève dans ces onze mois qu'un seul accident grave, dû à une cause indépendante de l'aviation. On prévoit, pour 1930, six voyages aller et retour par semaine, condition indispensable pour que le commerce retire des avantages sérieux de cette exploitation ; la durée moyenne de la traversée est de cinq heures².

Depuis 1925, la base d'hydroaviation mise par la Chambre de commerce à la disposition du service d'État de la navigation aérienne a été installée sur l'emplacement de l'ancien centre du service de la Marine de guerre, au Sud du grand môle de l'arrière port de l'Agha ; ses trois hangars en béton couvrent environ 4.000 mètres carrés³. L'équipement doit être prochainement amélioré.

Ce n'est d'ailleurs pas la seule base aérienne dont Alger ait été doté. De plus en plus en effet, sa position dans l'Afrique du Nord apparaît comme particulièrement destinée à en faire un nœud de communications aériennes de premier ordre : du Nord au Sud, entre la Métropole et le centre de l'Afrique par les lignes transméditerranéennes et transsahariennes⁴ ;

1. En août 1928, en mars et juin 1929, elle a été de 100 % ; de 92 % en octobre 1928, en avril et mai 1929. Sur 134 voyages prévus, 107 ont pu être effectués. La sécurité est notamment assurée par une liaison radiogoniométrique continue avec les hydravions en cours de traversée.

2. En 11 mois, 173.470 kilomètres ont été ainsi parcourus.

3. *Doc. stat., o. c.*, 1927-28, p. 16.

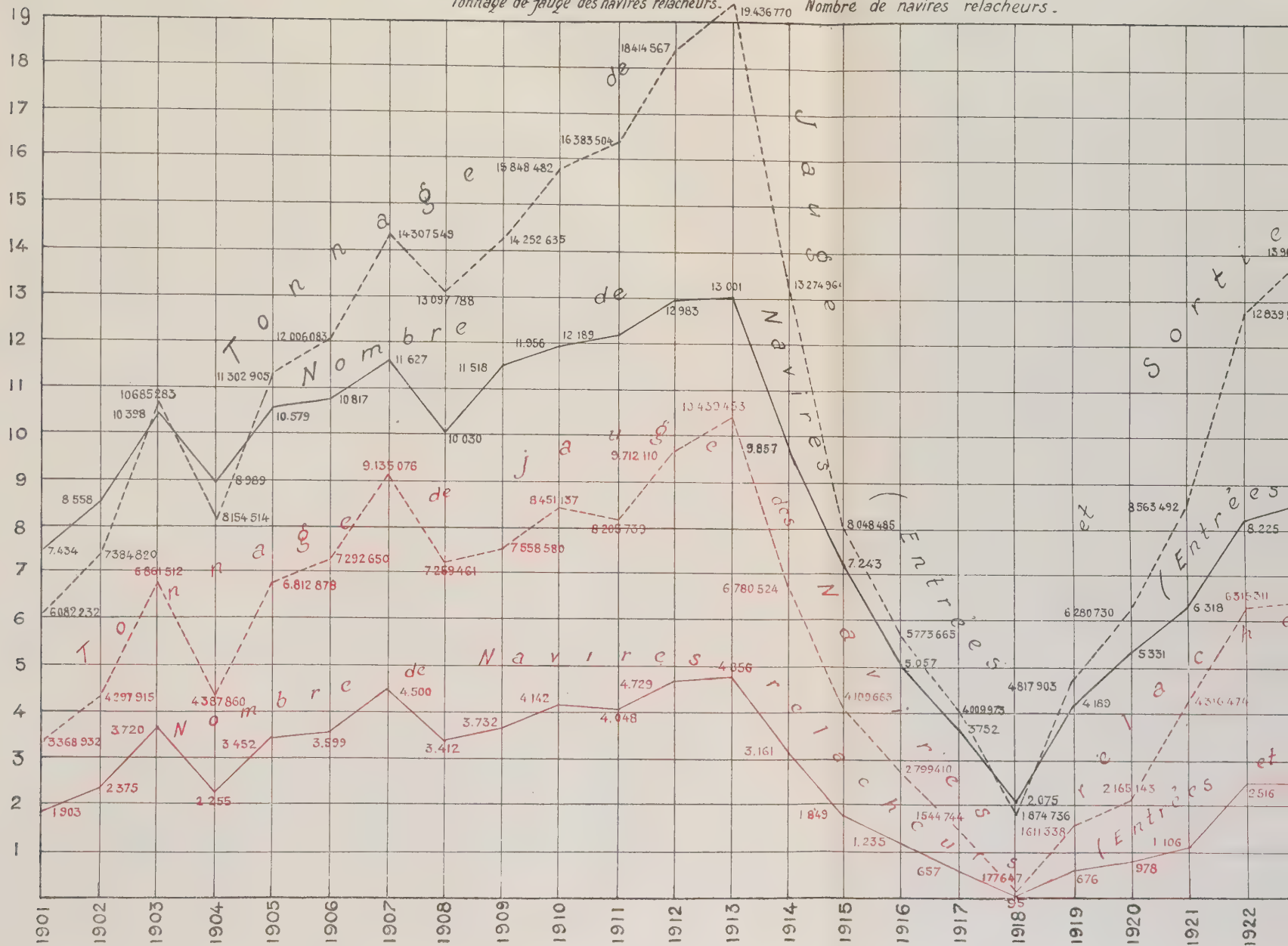
4. L'installation et le fonctionnement de ces dernières sont prévues pour 1930.

VIII - Port d'Alger

Mouvement de la Navigation de 1901 à 1927.

Tonnage de jauge (Entrées et Sorties) Nombre de Navires (Entrées et Sorties).
(non compris les navires de guerre).

Tonnage de jauge des navires relacheurs. Nombre de navires relacheurs.



de l'Est à l'Ouest, entre l'Asie et l'Amérique par les lignes transversales nord-africaines ¹. |

A la base d'hydroavions d'Alger-Agha pour les lignes aéronavales, vient s'ajouter en effet l'aérodrome de Maison-Blanche (à 21 kilomètres Sud-Est d'Alger), classé port aérien et destiné aux lignes terrestres. Cet organe important, au point de vue commercial et militaire, a été constitué sur un vaste terrain de 270 hectares ; il comprend deux installations, l'une utilisée par le service d'État de la Navigation aérienne ², l'autre, destinée aux services aériens de la Marine et provisoirement occupée par l'aviation militaire ³. Ce port aérien est appelé à participer à l'exploitation des lignes transversales de l'Afrique du nord et des lignes sahariennes.

Ainsi apparaît un avenir brillant pour la base aérienne d'Alger ; sa position géographique y aura certainement contribué au premier chef.

III. — LE MOUVEMENT DE LA NAVIGATION

Le mouvement de la navigation du port d'Alger, calculé d'après le nombre et le tonnage de jauge des navires entrés et sortis, apparaît nettement inférieur, pour les

1. Tunisie-Algérie-Maroc, dont l'établissement doit être réalisé à bref délai ; on envisage d'ailleurs le trajet maritime au moins entre Alger et Tunis.

2. Avec 3 hangars d'avions et 2 postes de T. S. F. La Compagnie Aérienne française y a organisé un centre d'entraînement pour les pilotes de réserve.

3. Avec casernes, 4 hangars-abris, des ateliers, etc. Elle est actuellement utilisée par le premier Groupe d'Aviation d'Algérie qui a déserté les terrains dangereux de Hussein-Dey.

dernières années, à ce qu'il était avant la guerre. La comparaison des chiffres de 1913 et de 1926 fait ressortir une diminution de près du tiers d'une part et d'un peu plus du quart de l'autre ¹ ; si l'écart est moindre, à ce dernier point de vue, c'est grâce à l'augmentation de la capacité des grands cargos relâcheurs ². Quant à la cause de la baisse générale, il faut la chercher dans le ralentissement des opérations du charbonnage. On ne doit pas oublier en effet qu'avant la guerre, en 1913, sur 6.438 navires ayant visité le port d'Alger, on comptait 2.428 relâcheurs, qui représentaient plus de la moitié du tonnage de jauge total ³. C'est grâce à cet appoint que l'on pouvait classer Alger au second rang des ports français ⁴, alors que par le poids des marchandises, il n'arrivait qu'au cinquième ⁵. Sans doute, depuis la guerre, qui avait porté un préjudice énorme à la navigation, il y a eu un relèvement considérable ; mais pour la raison déjà indiquée, la situation est restée à peu près stationnaire depuis 1923 ⁶. Il apparaît donc clairement que, seule, la reprise du mouvement des navires relâcheurs dans les proportions d'avant-guerre pourra rendre au port d'Alger l'activité qu'il connut alors ⁷.

1. En 1913, 13.001 navires entrés et sortis jaugeant 19.436.770 tx.

En 1926, 8.816 navires entrés et sortis jaugeant 14.083.439.

2. En 1913, 4.856 navires relâcheurs jaugeant 10.419.453 tx.

En 1926, 2.168 navires relâcheurs jaugeant 5.114.176

3. Il s'agit des entrées : 5.210.053 tonneaux sur un total de 9.694.988 tx.

4. Après Marseille.

5. Après Marseille, Rouen, Bordeaux et le Havre. Voir *Chambre de commerce. Doc. stat.* 1913, p. 38.

6. Voir le graphique n° VIII et p. 675, note 3.

7. Il faut distinguer à cet égard le nombre et le tonnage des navires relâcheurs et d'autre part les quantités de charbon embarquées. La statistique

Les chiffres que nous donnent les statistiques de la navigation réclament quelques commentaires et une interprétation particulière. Au premier abord, le pavillon français semble dominer d'une manière incontestée par le nombre des unités entrées et sorties, aujourd'hui comme avant la guerre ¹. Cette supériorité est due à la loi de 1889 qui a réservé le cabotage sur nos côtes métropolitaines et algériennes à la marine nationale : les services réguliers de paquebots effectuant de nombreux voyages entre Marseille, Port-Vendres et Alger, et la fréquence des voyages accomplis par les petits bateaux côtiers d'Algérie suffisent à l'expliquer ². Car par ailleurs les pavillons étrangers dominant, avec une énorme prépondérance parmi les relâcheurs. Sur une moyenne de 1.172 navires de cette catégorie, de 1922 à 1926, on ne compte que 38 français, bien qu'il y ait un progrès léger par rapport à la période d'avant guerre ³. Il y en a un d'ailleurs aussi dans la participation de

de 1927 (*Bulletin de la Chambre de commerce*, 15 janvier 1928, p. 1284) montre que ces dernières diffèrent dans des proportions beaucoup moindres que le nombre et le tonnage des navires. La fourniture aux relâcheurs a été de 587.146 tonnes, contre 817.588 tonnes en 1913. Or le nombre des unités était de 1.207 contre 2.428, et leur tonnage de 2.980.684 tonneaux contre 5.210.053 tonneaux en 1913.

1. En 1913, on comptait 5.314 navires français (entrées et sorties). Le pavillon anglais qui venait au second rang était représenté par 3.602. En 1926, on compte 4.908 français ; les pavillons italien et anglais arrivant loin derrière avec 948 et 878 bateaux. Il est vrai que la navigation anglaise a subi le contre-coup des grèves. Mais en 1925, année plus normale, la distance était encore très grande : 4.700 contre 1.190 anglais.

2. Ces derniers représentaient, en 1913, à eux seuls, 2.768 unités sur 5314, en 1926 2.747 sur 4.908. Leur tonnage moyen est d'ailleurs très faible, 333 tonneaux en 1913.

3. *Chambre de commerce. Doc. stat.*, 1913, p. 298 et 1926, p. 502. Pour la période 1909-1913, la moyenne a été de 20 navires français sur 2.151.

notre marine au transport des charbons importés. Avant la guerre, on ne comptait que quelques rares navires portant notre pavillon parmi les charbonniers desservant notre port africain ; ils avaient pour ports d'attache Dunkerque et La Rochelle. En 1913, il y en eut 22 qui débarquèrent 82.822 tonnes ; or en 1922, on en comptait 58 apportant 200.381 tonnes, en 1926, année déficitaire pour ce trafic, il y en a eu 43 chargés de 164.264 tonnes, soit 24 % de l'importation totale ¹.

Au point de vue du tonnage de jauge, un changement caractéristique s'est produit depuis la guerre. En 1913 le premier rang appartenait au pavillon anglais, avec un chiffre presque double de celui du pavillon français ². Les rapports sont renversés en 1926, et le fait n'est pas particulier à cette année désastreuse pour le commerce anglais ; on observe depuis 1924 un recul du pavillon anglais, qui coïncide précisément avec la diminution du nombre des relâcheurs ³. Il n'y a d'ail-

1. *Ponts et Chaussées, o. c.*, 1913, 1922, 1926. La flotte charbonnière de la Compagnie P. L. M. participe à ces transports.

2. *Chambre de commerce, o. c.*, 1913, p. 27. Le pavillon anglais (entrées et sorties) figure pour un tonnage de 7.579.076 tonneaux contre 3.913.424 tonneaux pour le nôtre.

3. Tonnages de jauge comparés des navires français et anglais, de 1922 à 1926 :

	1913	1922	1923	1924	1925	1926
France...	3.913.424 ^t	3.882.969 ^t	4.404.262 ^t	4.880.020 ^t	4.947.891 ^t	5.168.635 ^t
Angleterre	7.579.076	4.471.106	5.826.004	3.680.444	3.342.181	2.662.298

Nombre et tonnage des relâcheurs anglais (entrées et sorties) de 1922 à 1926 :

	1913	1922	1923	1924	1925	1926
Nombre..	2.472	1.118	1.124	948	796	488
Tonnage.	5.931.598 ^t	3.337.738 ^t	3.212.036 ^t	2.627.068 ^t	2.192.778 ^t	1.361.218 ^t

leurs pour le nôtre de progrès sérieux que dans les relations de nos bateaux avec les ports de la France ou de ses colonies ¹.

Bien que les chiffres de 1926 donnent au pavillon italien le second rang pour le nombre, sinon pour le tonnage des navires ², on peut considérer que le pavillon anglais a conservé sa supériorité sur les autres pavillons étrangers : l'accroissement des importations de charbon constaté en 1927 en est une garantie ³. Il n'en est pas moins intéressant de constater que l'Italie a pris, dans notre port, la place que le pavillon allemand occupait avant la guerre ; les progrès ont été rapides, grâce à l'accroissement du nombre des relâcheurs et à l'établissement de services plus ou moins réguliers ⁴. Le pavillon allemand était représenté, en 1913, par un tonnage qui n'avait guère varié depuis 1908 ; mais, détail caractéristique, le rapport entre celui des relâcheurs et celui des navires faisant d'autres opérations dans notre port faisait ressortir un avantage sensible en faveur de ces derniers ; c'était un indice évident des

1. La navigation sous pavillon français avec la France et ses colonies et protectorats était représentée en 1913 par 1.483 navires (entrées et sorties) jaugeant 2.018.076 tonneaux, en 1926 par 1.648 jaugeant 2.734.419 tonneaux. Les relâcheurs ne sont pas compris dans ces chiffres. (Chambre de commerce, *o. c.*, 1913, p. 288 ; 1926, p. 492).

2. Avec 948 navires — contre 878 anglais — mais avec une jauge de 1.987.062 tonneaux contre 2.662.298. (Chambre de commerce, *o. c.*, 1926, p. 47).

3. *Bulletin de la Chambre de commerce*, 15 janvier 1928, p. 1284. Il est en effet de 234.086 tonnes.

4. En 1913, on a compté 128 relâcheurs italiens jaugeant 219.459 tonneaux ; en 1926, on en relève 282 jaugeant 709.118 tonneaux. Les autres navires, sous ce pavillon, étaient en 1913 au nombre de 93 pour 75.211 tonneaux et en 1926 de 194 pour 286.803 tonneaux.

progrès du commerce allemand dans la colonie¹. Il y a eu certainement recul depuis la guerre ; cependant, depuis 1923, le nombre et le tonnage des relâcheurs progressent, plus vite assurément que ceux des autres navires qui suivent d'ailleurs le mouvement². En 1913, le pavillon de l'Autriche et celui de la Hongrie ne sont plus représentés que par quelques rares unités, alors qu'en 1913, la marine de l'Empire se plaçait au quatrième rang, derrière celle de l'Allemagne³. Ceux de la Yougoslavie, et de l'Italie surtout, ont hérité de sa succession⁴. Le pavillon hollandais vient après celui de l'Italie, dont il est plus éloigné par le nombre des unités que par leur tonnage ; il continue à devoir son importance au transport du minerai de fer destiné à la Westphalie, à celui de la houille allemande et à la relâche des grands paquebots desservant les Indes Néerlandaises. Il est à noter d'ailleurs que le tonnage des

1. Nombre et tonnage des navires allemands (entrées) de 1908 à 1913.

	1908		1910		1912		1913
	—		—		—		—
Commerce	187 de 496.706 ^t	220 de 695.801 ^t	230 de 755.320 ^t	180 de 671.997 ^t			
Relâche..	258 de 620.942	246 de 522.063	197 de 497.576	262 de 596.338			
Totaux.	445 de 1.176.648 ^t	466 de 1.217.864 ^t	427 de 1.252.896 ^t	442 de 1.268.328 ^t			

2. Nombre et tonnage des navires allemands (entrées) de 1923 à 1926.

	1923		1924		1925		1926
	—		—		—		—
Commerce..	11 de 11.609 ^t	15 de 21.232 ^t	43 de 64.752 ^t	47 de 70.800 ^t			
Relâche....	7 de 23.926	21 de 35.856	35 de 71.095	66 de 136.902			
Totaux...	18 de 35.535 ^t	36 de 57.088 ^t	78 de 135.847 ^t	113 de 207.702 ^t			

3. Avec 332 navires (entrées) jaugeant 836.979 tonneaux, dont 191 relâcheurs, de 433.860 tonneaux. Le pavillon hongrois, seul représenté en 1926, figure pour 20 unités de 22.605 tonneaux.

4. Le pavillon yougoslave, en 1926, flottait sur 73 navires de 138.603 tonnes, dont 47 relâcheurs.

navires faisant des opérations commerciales est supérieur à celui des italiens de la même catégorie, tandis que ce dernier pavillon assure sa supériorité par la relâche ¹. Parmi les marines qui ont pris une place plus importante que celle d'avant-guerre, il faut citer la marine grecque dont le nombre et le tonnage des relâcheurs a sensiblement augmenté ². D'autres pavillons, comme ceux de la Suède, du Danemark, de la Norvège et de l'Espagne sont restés stationnaires ou ont même reculé. Les navires japonais ont fait leur apparition dans notre port ³. Le pavillon des États-Unis paraît appelé à prendre une place plus importante, et par le commerce et par la relâche (des bateaux de touristes surtout) ⁴.

Les relations du port d'Alger avec les autres ports tendent vers une ubiquité à peu près complète. Il n'y a pas moins de 111 lignes ⁵, dont 56 desservies par des compagnies fran-

1. En 1913, le pavillon hollandais se plaçait au 5^e rang avec 208 navires (entrées) et 435.774 tonneaux, le pavillon italien figurant pour 221 navires, mais 294.670 tonneaux seulement (dont 128 relâcheurs de 219.459 tonneaux). En 1926, on relève 181 hollandais de 580.773 tonneaux dont 129 de 423.933 tonneaux pour le commerce, tandis que sur les 476 navires italiens de 995.921 tonneaux, il y en a 282 de 709.118 tonneaux pour la relâche, le plus gros tonnage revenant aux paquebots de 20 à 30.000 tonneaux des lignes d'Amérique.

2. En 1913, 116 navires de 202.087 tonneaux, dont 94 relâcheurs de 161.891 tonneaux ; en 1926, 175 de 370.296 tonneaux dont 158 de 344.097 tonneaux.

3. En 1926, on relève 16 navires dont 12 relâcheurs.

4. En 1926, il est représenté par 11 unités de 42.510 tonneaux ; on ne compte aucun relâcheur. Mais depuis on a vu apparaître les grands paquebots des United American et United States Lines, de New-York.

5. *Chambre de commerce. Doc. stat.*, 1926, p. 60-72. On y trouvera la liste de toutes ces lignes et l'indication des compagnies qui les desservent, la nature régulière ou irrégulière des services, leur affectation aux passagers ou aux

çaises¹. Parmi ces dernières, 50 bénéficient de services réguliers ; 23 compagnies étrangères assurent des relations du même genre. Parmi les navires qui arborent notre pavillon, on constate avec satisfaction la présence périodique de ceux de la Compagnie des Messageries Maritimes qui relie Alger à l'Extrême-Orient et au Pacifique². De son côté la Péninsulaire et Orientale anglaise a fait entrer notre port dans son réseau³. Les relations avec tous les grands ports de la Méditerranée sont ainsi assurées, et plus loin, ni la Chine ni le Japon ni l'Australie même ne sont privés de communications directes avec Alger. Il en est de même de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud⁴. D'autre part le tourisme attire de nombreux bateaux anglais, américains, allemands, hollandais, italiens et depuis peu des bateaux français⁵ ; ce mouvement ne peut que s'accroître.

marchandises ou aux deux. Comparée avec celle de 1913 elle témoigne d'un progrès continu.

1. La plus grande partie relie Alger aux ports métropolitains ou aux colonies et protectorats français. En 1926, sur 865 navires français (entrées, relâcheurs non compris) d'un tonnage de 1.578.883 tonnes, la navigation avec l'étranger ne représente que 70 navires de 156.133 tonnes en 1913. On comprend par là la nécessité de défendre notre pavillon par des lois comme celle de 1889.

2. Cette compagnie assure deux services, un hebdomadaire pour passagers et marchandises (connaissances directs d'Alger) et un mensuel pour marchandises.

3. Avec une ligne directe d'Alger-Londres (passagers et marchandises).

4. Ligne Tampa Interocéan S. S. C. de New-Orléans qui dessert les relations du golfe du Mexique avec l'Espagne et l'Afrique du Nord ; ligne de la Soc. Nazionale di Navigazione de Gênes. Alger est d'autre part sur la ligne Gênes-Palermo-Alger-Buenos-Ayres du Lloyd Sabaud de Gênes.

5. Voir p. 686.

La flotte attachée au port d'Alger¹ n'a pas sensiblement augmenté depuis la guerre ; son tonnage s'est maintenu dans les environs de 20.000 tonneaux (jauge nette)². Mais, fait intéressant, si le tonnage des petits vapeurs côtiers a diminué, celui des bateaux du grand cabotage a par contre augmenté³. Il est d'ailleurs presque exclusivement concentré entre les mains d'une société qui ne desservait en 1913 que les ports d'Algérie et qui aujourd'hui, a constitué une flotte de plus de 20.000 tonneaux pour les relations avec les ports métropolitains de l'Océan et de la Manche⁴. Son activité fait de la Société Algérienne de Navigation pour l'Afrique du Nord, (Ch. Schiaffino et Compagnie) la seconde, pour le tonnage des marchandises transportées, après la Compagnie Générale Transatlantique⁵, assez loin derrière elle d'ailleurs.

1. Nous ne parlons ici ni des remorqueurs ni des chalands attachés au port. (37 remorqueurs et 472 chalands en 1926).

2. En 1913, le tonnage était de 20.024 tonneaux dont 16.021 pour le grand cabotage ; en 1926 il était de 22.648 tonneaux dont 20.893 pour la même affectation. (*Ponts et Chaussées, o. c.*, p. 38). En 1897 ce tonnage était de 6.121 tonneaux, celui du cabotage algérien 2.419 tonneaux (*Ponts et Chaussées, o. c.*, p. 43).

3. La flotte au grand cabotage dessert d'ailleurs les principaux ports algériens.

4. 951 tonneaux seulement appartenaient en 1926 à une autre compagnie.

5. Le trafic représentait, en 1926, 205.696 tonnes. Cette société possédait d'ailleurs en 1926, 12 remorqueurs, dont deux affectés au sauvetage, 157 chalands, 6 pontons-grues et pontons-mâtures, un chaland atelier, 3 bateaux scaphandriers et 32 autres embarcations. (*Doc. stat.*, 1926, p. 74-75).

IV. — LES RELATIONS AVEC L'HINTERLAND.

Le port d'Alger dessert, pour l'importation et l'exportation, toute la région centrale de l'Algérie. Les limites définissant ce que l'on peut appeler son aire d'attraction et d'expansion dans la colonie sont approximativement jalonnées de la manière suivante : à l'Ouest, Tenès, Orléansville¹, Molière (Beni-Hindel), Victor Hugo (Sersou) ; à l'Est, Port Gueydon, Tizi-Ouzou, Sétif, Aumale. Du côté du Sud, il est plus difficile de les fixer : car, si Djelfa est le point terminus de la voie ferrée la plus avancée dans cette direction, et si Bou-Sââda, Laghouat et même Ghardaia sont reliés à la capitale par des services automobiles réguliers, il est des marchandises, par exemple les moutons, dont la provenance peut être plus lointaine, et dans le sens inverse, la place d'Alger approvisionne en denrées coloniales et en tissus importés les oasis sahariennes jusqu'à l'Extrême-Sud. La liaison du port avec son hinterland, si l'on désigne ainsi toutes les régions, quelle que soit leur position, qui sont comprises dans cette aire, est assurée par des routes, des voies ferrées et aussi par la voie de mer.

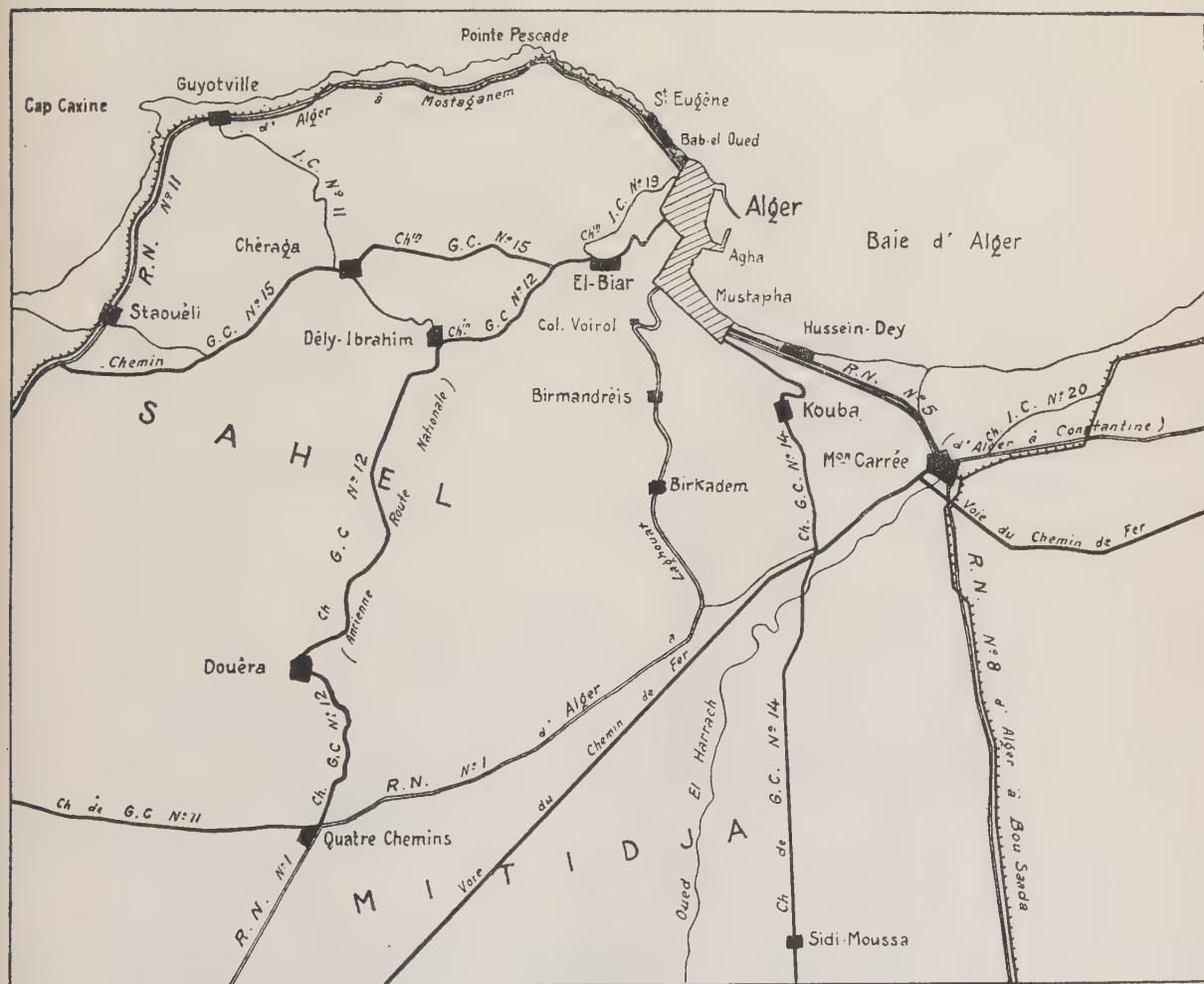
D'Alger rayonnent six routes nationales², artères principales de la circulation, auxquelles viennent aboutir plus ou moins directement tous les autres chemins : celles d'Alger à Mostaga-

1. Il arrive d'ailleurs que des marchandises soient expédiées par le port d'Alger de centres plus éloignés vers l'Ouest, tels que Relizane.

2. Voir la *Carte des Voies de communication. Département d'Alger*, au 1 : 400.000 publiée en 1924 par le Gouvernement général de l'Algérie, et le croquis dressé par nous.

XIV - CARTE des Routes et Chemins convergeant sur ALGER

(d'après la Carte des Voies de Communication du Département d'Alger, 6⁶^{de} l'Algérie, 1924)



Routes Nationales
 Chemins de Grande Communication
 Chemins d'Interêt Commun

Chemin de Fer à voie normale
 Chemin de Fer à voie étroite

Echelle : 1/200.000

nem par le littoral Ouest (route nationale n° 11), d'Alger à Laghouat par Blida, Médéa et Djelfa (route nationale n° 1), d'Alger à Oran (route nationale n° 4) qui se détache de la précédente près de La Chiffa pour desservir Miliana et la plaine du Cheliff, d'Alger à Bou-Sââda (route nationale n° 8) ¹ par l'Arba et Aumale, d'Alger à Constantine (route nationale n° 5) par Bouira, Bordj-bou-Argeridj et Setif, de laquelle bifurque, près de Ménerville, la route n° 12 d'Alger à Tunis par Tizi-Ouzou et Bougie ².

Les voies ferrées, qui doublent en partie ces routes sont : la voie étroite d'Alger à Castiglione ³ avec embranchement sur Koléa, la grande ligne d'Alger-Maison-Carrée-Blida-Oran (P.-L.-M.), à laquelle aboutissent celles de Djelfa-Médéa-Blida ⁴ et de Cherchell-Marengo-El Affroun, la grande ligne d'Alger-Maison-Carrée-Constantine (Est Algérien-État) avec embranchement à Ménerville sur Tizi-Ouzou ⁵, et à Bouira sur Aumale,

1. Elle a un tronc commun avec la route n° 5 entre Alger et Maison Carrée.

2. Il faut y joindre le chemin de grande communication n° 12, véritable route centrale du Sahel, rejoignant par El Biar et Douera la route de Laghouat aux Quatre Chemins (première route en date de Blida), qui recueille près d'El Biar une partie du roulage du chemin n° 15 (Chéragas), et le chemin de grande communication n° 14, celui-ci très fréquenté, qui dessert par Kouba et le Gué de Constantine la riche région de Sidi-Moussa (Mitidja) où ne passe aucune voie ferrée.

3. Ancienne ligne des C. F. R. A. exploitée aujourd'hui par l'État, le réseau de cette Compagnie ayant été racheté en 1927 ; seule la ligne de El Affroun-Marengo est exploitée par le P. L. M.

4. Cette dernière ligne, dont la section Blida-Berrouaghia a été rachetée par l'État à l'ancienne compagnie de l'Ouest Algérien, pour être remise au P. L. M., n'est pas à voie normale : d'où la fâcheuse nécessité d'un transbordement à Blida.

5. A cette ligne aboutissent les voies étroites de Dellys à Camp-du-Maréchal et de Boghni à Mirabeau.

enfin les voies étroites d'Alger à Rovigo et d'Alger à Aïn-Taya ¹.

En troisième lieu, les petits ports satellites d'Alger apportent par le cabotage leur contribution au trafic du grand port : Tenès ², Cherchell et Tipaza à l'Ouest, Dellys et Port Gueydon à l'Est.

Les liaisons ainsi assurées par la voie de mer, les routes et les chemins de fer font d'Alger le centre de ravitaillement et de débouché de plus de 300 kilomètres de la région littorale, de la vallée du Cheliff et des régions adjacentes, de la Mitidja et du Sahel, de la plaine des Issers, de la Kabylie du Djurdjura, de la partie Est du Sersou, des hautes plaines de Médea, des Beni-Sliman, des Aribis, du Hamza et de la Medjana, des steppes de Chellala, Djelfa, Bou-Sââda et de la région Saharienne de Laghouat et Ghardaia.

De la répartition du tonnage métrique entre ces trois modes de circulation, on ne peut se faire qu'une idée approximative. En 1926, le tonnage amené au port d'Alger par le cabotage côtier de ses satellites ³ était d'environ 87.000 tonnes ⁴, alors que la part revenant aux voies ferrées dans les arrivages était de 670.000 ⁵. Les marchandises apportées par bateau consis-

1. Avec un tronç commun jusqu'à Maison Carrée.

2. Les statistiques douanières mentionnent également, outre Tenès et Cherchell, Dupleix et Gouraya, petits embarcadères dont le trafic est très faible.

3. Nous ne tenons compte pour le moment que de ceux-là, bien que d'autres en aient eu leur part, ces derniers ne pouvant être considérés comme compris dans l'aire d'attraction du port d'Alger.

4. *Doc. stat.*, 1926, p. 509. Exactement 87.017 tonnes.

5. *Ponts et Chaussées. Port d'Alger, o. c.*, 1926, p. 51. Ces chiffres représentent approximativement la moyenne des quinze dernières années.

taient essentiellement en vins ; Tipaza leur doit la première place qu'il occupe dans ces relations côtières ¹. Les expéditions d'Alger vers les mêmes ports étaient inférieures de plus de moitié ² ; elles consistaient surtout en fers, en matériaux de construction et en huiles minérales. Au total, le cabotage des satellites du port d'Alger, comparativement aux arrivages et aux expéditions par voie ferrée, n'en représentait au maximum que le septième ³.

Les routes jouent un rôle plus important dans la circulation des marchandises en provenance ou à destination du port. A défaut de précisions impossibles à établir, quelques données permettent de se faire une idée de l'intensité du roulage. En 1926, le tonnage des importations et exportations du port ayant été d'environ 2.009.000 tonnes, défalcation faite de la houille de réexportation ⁴, il a été manipulé sur les voies de quai 1.058.000 tonnes (52,6 %) ⁵. Le cabotage côtier total ⁶ ayant représenté d'autre part 265.000 tonnes (13,2 %), le reste, soit 696.000 tonnes correspondrait donc théoriquement aux marchandises transportées par voiture, soit une propor-

1. 53.747 tonnes sur 87.017.

2. *Doc. stat.*, p. 508. 45.111 tonnes contre 325.000 expédiées vers l'intérieur par les voies ferrées (*Ponts-et-Chaussées*, p. 51).

3. 132.128 tonnes contre 995.000.

4. Voir les graphiques VI et VII. Les chiffres sont pour le total 2.918.999 tonnes, pour le charbon de soute, entrées et sorties, $454.914 \times 2 = 909.828$ tonnes, soit après défalcation, 2.009.171. tonnes.

5. Les chiffres n'étant pas portés sur le graphique des *Ponts et Chaussées* (o. c., n° 51), nous avons dû les demander à ce service qui nous les a obligeamment fournis. Le chiffre exact est 1.057.770, dont 685.177 pour les arrivages et 372.593 pour les expéditions vers l'intérieur.

6. Ici nous sommes évidemment obligés de faire état des autres ports que les satellites. Le chiffre total est 267.167 tonnes.

tion de 34,4 %. Dans la réalité, la part des voies ferrées est plus considérable, Alger étant un grand entrepôt d'où beaucoup de marchandises repartent par chemin de fer après un séjour plus ou moins long ; or elles sont alors chargées en gare de l'Agha et ne figurent pas dans la statistique des voies de quai du service des Ponts et Chaussées ¹, à laquelle nous empruntons quelques chiffres. En second lieu, une partie de celles qui circulent par voiture provient d'Alger même ou ne dépasse pas cette destination ; elle échappe ainsi à la circulation des routes de l'intérieur. Mais, par ailleurs, si l'on songe qu'un tonnage important, tel que celui des minerais ², aux arrivages, de la houille, des bois et des matériaux de construction, aux expéditions vers l'intérieur, emprunte le chemin de fer, on est amené à conclure que les autres produits et en premier lieu les produits agricoles utilisent la route dans une proportion supérieure. On estimait, en 1924 et 1925 ³, que 65 % des vins destinés à l'exportation par mer arrivaient au port par bateaux ou par voiture ; si l'on retranche la part du cabotage en ces deux années, soit 24 et 19 % ⁴, il reste pour la route respectivement 41 et 46 %. A l'heure actuelle, le développement de la traction automobile ⁵ permet, en réduisant les

1. *Ponts et Chaussées, o. c.*, 1925, p. 77. Cette observation reproduit celle des statistiques antérieures.

2. En 1926, 297.456 tonnes (chiffre fourni par la Direction de la Compagnie P. L. M.) sur 685.177 tonnes. En cette année, l'exportation des minerais a été exceptionnellement faible, tandis qu'en 1924 et en 1925, leur tonnage représentait 45 à 50 % des arrivages par voie ferrée.

3. *Ponts et Chaussées*, 1924 et 1925, p. 77.

4. En 1924 (*Doc. stat.*, p. 441) elle était de 73.786 tonnes sur une exportation totale de 314.049 ; en 1925 (*Doc. stat.*, p. 469), de 63.294 tonnes sur 348.857.

5. *Exposé de la sit. gén., o. c.*, 1927, p. 509. Le nombre des camions et

manipulations, d'assurer des transports plus économiques que ceux du chemin de fer dans un rayon d'au moins 40 kilomètres : or dans cette aire se trouvent compris le Sahel et une partie importante de la Mitidja. On s'explique ainsi que la part revenant dans les arrivages à la grande ligne de l'Est Algérien-État soit aussi faible qu'elle l'est, à peine 10 %¹. Les régions desservies par le P.-L.-M. fournissent tout d'abord le trafic lourd des minerais de fer, et en second lieu les vins transportés proviennent de régions assez lointaines pour être soustraites à l'attraction du camionnage automobile. Tout au contraire, la région la plus riche traversée par la ligne de l'État et la plus susceptible de procurer du tonnage est la Mitidja orientale, qui, en raison de sa proximité, peut utiliser avantageusement la route pour ses expéditions sur le port d'Alger.

C'est un fait avéré que la liaison avec l'hinterland par les voies ferrées est insuffisamment assurée et ne répond plus aux besoins de la circulation. Tandis que d'un côté les terre-pleins du port sont exposés à la congestion², le même phénomène

camionnettes immatriculés dans le département d'Alger est passé, entre fin décembre 1926 et fin décembre 1927 de 2.054 à 2.319.

1. En 1926, d'après les renseignements fournis par les Ponts et Chaussées (service du port) les arrivages se sont répartis de la manière suivante entre les trois compagnies du P. L. M., des C. F. R. A. et de l'État : respectivement 469.054 tonnes, 144.923 tonnes et 71.200 tonnes. La proportion du tonnage de l'État est sensiblement plus élevée aux expéditions vers l'intérieur : P. L. M. : 188.946 tonnes ; C. F. R. A. : 103.116 tonnes ; État : 80.531, soit 21,6 %. Le tonnage des C. F. R. A. (lignes de Koléa-Castiglione et de Rovigo et Ain-Taya) consiste surtout en vins et en matériaux de construction, chaux et ciments, aux arrivages, et en houille et combustibles minéraux aux expéditions vers l'intérieur.

2. Voir p. 663.

risque de se produire et s'est déjà produit plusieurs fois sur les chemins de fer, dans les années de bonnes récoltes de vins et de grains¹. Les voies sont simples, l'exiguïté des gares réduit la capacité de chargement et contrarie l'augmentation du matériel roulant, les locomotives ne sont pas assez puissantes ; il apparaît ainsi clairement — et cette constatation n'est pas nouvelle pour nous — que, dans la construction du réseau algérien, on s'est montré comme ailleurs timide et médiocrement confiant dans l'avenir. Néanmoins, tel qu'il existe, il est susceptible d'amélioration et il est possible d'accroître sa capacité de transport : c'est l'opinion des hommes les plus compétents, de ceux mêmes qui en dirigent l'exploitation. Des travaux importants vont être entrepris dans ce but : agrandissement des gares les plus exposées à l'encombrement, création d'une grande gare de triage entre Hussein-Dey et Maison-Carrée, renforcement des voies en vue de la circulation de locomotives plus puissantes, mise en service d'un matériel plus considérable, doublement des voies sur quelques sections, transformation de voies étroites en voies larges².

La concurrence de la route, qu'il ne faut pas exagérer, ne constitue nullement une menace grave pour l'avenir de la voie ferrée³. Au delà d'un rayon maximum de 50 kilomètres

1. Nous devons remercier ici M. Jourdain, ingénieur en chef, Directeur du Réseau Algérien de la Compagnie P. L. M. qui a bien voulu nous fournir une documentation précise sur le trafic des lignes et des gares et nous faire profiter de sa haute compétence.

2. Notamment entre Marengo et El Affroun.

3. Le *Courrier maritime Nord-africain* du 25 décembre 1928 a publié sur cette question deux articles particulièrement intéressants, en raison de la personnalité des auteurs, MM. Jourdain et Rouzaud, le premier sur « La concurrence du rail et de la route » ; l'autre est une interview prise auprès du

pour les marchandises, celle-ci retrouve tous ses avantages : prix de revient inférieur et régularité plus grande des transports, capacité supérieure, fixité des tarifs, solidité des entreprises. Les résultats de l'exploitation des dernières années sont des plus rassurants¹. A l'heure actuelle, la préoccupation des dirigeants n'est pas de contrarier le développement du camionnage automobile, mais bien plutôt d'en faire pour le rail un auxiliaire, un pourvoyeur et un distributeur de marchandise, partout où la voie ferrée ne peut atteindre. A ce rôle l'outil moderne, plus souple, est encore mieux adapté que les chemins de fer sur route auxquels il a été dévolu lors de leur création, l'automobile atteignant directement la ferme et le chaïx.

Ainsi l'hinterland d'Alger sera bien desservi et bien rattaché

Directeur des Chemins de fer de l'État algérien. Il faut d'ailleurs noter aussi que le développement de la traction automobile a créé des difficultés sérieuses au service des Ponts et Chaussées chargé de l'entretien des routes, dont l'usure et la dégradation par les camions lourds nécessitent des travaux continuels et commande de nouveaux classements. D'après les tableaux de comptage établis par les Ponts et Chaussées en 1928, il circule en moyenne par 24 heures 844 camions sur la route nat. n° 5 à Hussein-Dey, 422 sur la route n° 11 du littoral, à l'entrée de Saint-Eugène, 245 sur la route n° 1 (section Colonne Voirol-Birkadem.) Le chemin de G. C. n° 14 et la traverse Oued Kerma-Gué de Constantine ne sont pas moins fréquentés. Le 22 janvier 1928, il est passé à Hussein-Dey 1.142 véhicules lourds automobiles et 565 camions attelés.

1. Le tonnage transporté par le réseau algérien du P. L. M. est passé de 1.360.000 tonnes en 1919 à 2.350.000 tonnes en 1928 ; le nombre des voyageurs a augmenté de 45 % en quatre ans, de 1924 à 1928. Les statistiques qui nous ont été communiquées concernant les gares d'Alger et de l'Agha n'accusent pas de fléchissements. Aux arrivages, on constate dans l'ensemble une progression de 1922 à 1928 ; abstraction faite des minerais qui ne peuvent circuler que par chemin de fer, le tonnage est passé de 137.175 tonnes en 1922 à 179.455 tonnes en 1924, à 224.594 tonnes en 1926. En 1928, il a été de

à son port lorsque, dans un avenir qui doit être très prochain, la route et la voie ferrée se doubleront dans un rayon de 40 à 50 kilomètres pour se succéder ensuite et se prolonger mutuellement, l'une alimentant le trafic de l'autre. A cette solution sont liées la bonne exploitation du port, la prospérité du réseau ferré et non moins étroitement le succès de nombreuses entreprises de transports automobiles.

V. — LE PORT D'ALGER ET LE PORT D'ORAN.

En 1913, le port d'Alger était incontestablement le premier port de l'Algérie¹ et il se plaçait au second rang des ports français pour le tonnage de jauge, après Marseille, au cinquième pour le tonnage métrique des marchandises manipulées, derrière Marseille, Rouen, Bordeaux et le Havre². Ces rangs, il les occupait dès 1909³ ; il était même arrivé en 1912 à conquérir le troisième pour le tonnage métrique⁴. Après avoir reculé en 1918 respectivement au cinquième et au huitième⁵, un relèvement progressif le ramenait en 1926 à sa

162.939 tonnes, légèrement supérieur à celui de 1913 (162.402 tonnes). Il en est de même aux expéditions : 215.913 tonnes en 1913 ; 157.057 en 1922 ; 247.851 en 1924, 255.460 en 1926 ; 239.553 en 1928.

1. En 1913, le tonnage de jauge (entrées et sorties) était : à Alger de 19.436.770 tonneaux, à Oran, de 7.673.821 tonneaux ; le tonnage métrique des marchandises, à Alger, de 3.482.161 tonnes, à Oran, de 1.815.652 tonnes. (*Chambre de commerce d'Alger. Doc. stat.*, 1913, p. 38).

2. *Chambre de commerce, o. c.*, 1913, p. 38.

3. *Idem.* 1909, p. 23.

4. *Idem.* 1912, p. 37.

5. *Idem.* 1918, p. 34.

place de 1913, mais pour le tonnage métrique seulement, le Havre l'ayant surpassé à l'autre point de vue ¹.

Or, en 1927, Oran, qui occupait le quatrième et le septième rang, a pris la place d'Alger pour le tonnage de jauge. Celui-ci, d'autre part, conservait encore, pour le poids des marchandises, une avance sérieuse qu'il vient de perdre dans le premier semestre de 1928 ². On peut dire que la lutte pour la prééminence est ouverte entre les deux ports. Il est certain que la progression de celui de l'Ouest apparaît continue d'une manière impressionnante, depuis 1922 surtout, tandis que le relèvement d'Alger n'offre pas le même caractère. Le port de la capitale a bien atteint de nouveau et même légèrement dépassé les chiffres les plus élevés d'avant-guerre pour le tonnage métrique ³, mais il reste à l'autre point de vue nettement au-dessous de sa situation d'alors. A Oran au contraire,

1. *Idem* 1926, p. 59.

2. Comparaison des ports d'Alger et d'Oran de 1922 à 1928.

	Alger		Oran	
	Tonnage de jauge	Tonnage métrique	Tonnage de jauge	Tonnage métrique
1922.....	12.839.585tx	2.716.005t	7.070.696tx	1.256.722t
1923.....	13.963.802	2.560.876	8.347.732	1.773.297
1924.....	13.978.915	3.132.125	9.802.426	2.012.747
1925.....	13.246.767	3.063.274	11.591.513	2.093.764
1926.....	14.083.439	2.918.999	12.730.478	2.364.847
1927.....	15.406.295	3.718.339	16.282.517	2.876.468
1928.....	8.349.249	1.628.462	9.736.887	1.847.910

(Six premiers mois).

Ce tableau fait ressortir nettement la progression ininterrompue du port d'Oran à côté des fluctuations de celui d'Alger. Les chiffres de 1928 (six premiers mois) sont extraits du *Bulletin comparatif trimestriel de la Direction des Douanes* (p. 4). La reprise que l'on observe à Alger en 1927 pour le tonnage métrique est due aux importations de houille et aux exportations de minerais et de charbon de soude, au total 672.221 tonnes en plus par rapport à 1926.

3. Soit 3.643.525 tonnes, chiffre de 1912.

il y a une plus value considérable sous tous les rapports, par comparaison avec 1913 : le tonnage de jauge est plus que double et le tonnage métrique a augmenté dans la proportion de 35 %. Sans aucun doute l'importance croissante de la relâche et du charbonnage à Oran, en contraste avec la crise traversée par Alger, explique suffisamment ces trois derniers faits¹. L'accroissement du tonnage des navires ayant relâché à Oran² qui est de 7.531.116 tonneaux représente à lui seul la plus grande partie de la plus-value totale (9.794.722 tonneaux), dont le chiffre même se trouverait dépassé, si l'on ajoutait aux bateaux ravitaillés les navires charbonniers ravitailleurs, dont le nombre a corrélativement augmenté. D'autre part, il est bien clair que l'appoint de la houille débarquée et embarquée explique à lui seul la différence observée dans le tonnage métrique d'Oran, de 1913 à 1927, soit 650.000 tonnes environ³. En effet, en premier lieu les quantités délivrées aux navires relâcheurs en 1927 ont surpassé de plus de 500.000 tonnes celles d'avant-guerre, et l'on imagine bien en outre que cet excédent se retrouve également dans le tonnage métrique des marchandises débarquées. C'est donc bien au trafic du charbon de soute, qu'il faut attribuer le renversement de la situa-

1. Voir p. 675.

2. En 1913, le tonnage des relâcheurs était à Oran de 2.263.556 tonneaux (entrées et sorties) ; en 1927 il a été de 9.794.722 tonneaux, soit en plus 7.531.116 tonneaux.

3. En 1913, il a été embarqué à Oran 429.097 tonnes de charbon ; en 1927 931.990 tonnes. Notons d'ailleurs que, depuis 1914, on observait dans ce port une diminution progressive de la relâche, attribuée à l'insuffisance des terre-pleins et des postes de stationnement du matériel flottant mis à la disposition des fournisseurs de charbon. Le tonnage de jauge avait baissé de 803.143 tonnes. (*Dir. des Douanes. Doc. stat. Notices partic. des ports*, 1913, p. 40).

tion respective des deux ports. Notons d'ailleurs que le commerce maritime de la colonie entière n'en a nullement souffert et que l'examen des chiffres ne fait ressortir que des perspectives brillantes pour son avenir. Malgré la baisse enregistrée à Alger, le tonnage de jauge des deux ports réunis dépasse de plus de 4.500.000 tonneaux celui de 1913¹, c'est-à-dire de 16 %, et le tonnage métrique est en progrès de près de 900.000 tonnes, exactement dans la même proportion². Le trafic du charbon de soute, entrées et sorties, a augmenté de plus de 500.000 tonnes³.

Alger est-il sérieusement menacé de perdre définitivement sa place ? Il est bien difficile assurément de faire des pronostics catégoriques dans un sens ou dans l'autre ; mais peut-être l'examen critique de quelques chiffres et la considération de quelques faits d'ordre général permettent-ils du moins de poser plus nettement le problème et de mieux apercevoir les conditions de la lutte — s'il doit y avoir lutte.

Et d'abord une première remarque s'impose. La situation d'Alger n'est pas aussi compromise qu'on pourrait le croire à première vue. Si l'on analyse les chiffres de 1927, on s'aperçoit que le tonnage de jauge des navires ayant fait à Alger d'autres opérations que la relâche est nettement supérieur à celui de la

1. *Exposé de la sit., o. c.*, 1928, p. 505. En 1927, 31.688.812 tonneaux contre 27.110.591 tonneaux en 1913.

2. *Idem*, p. 507. En 1927, 6.179.541^t contre 5.297.813^t.

3. *Idem.*, p. 506, 1.519.136 tonnes contre 1.247.107 tonnes en 1913. Il a été débarqué à Oran, en 1927, plus d'un million de tonnes de charbon (1.007.864 tonnes) alors qu'en 1913, les importations s'élevaient à 460.303 tonnes seulement. (Renseignements fournis par la Chambre de commerce d'Oran). Les chiffres des dix premiers mois de 1918 accusent encore une augmentation (1.013.179 tonnes).

même catégorie à Oran ¹. Dans le port de l'Ouest, les relâcheurs représentent plus de 60 % du tonnage total, alors que la proportion n'est que de 38 % dans le port de la capitale ². Plus encore que celle des tonnages de jauge, la comparaison des tonnages métriques fait ressortir une situation particulièrement favorable pour Alger. Alors que, à Oran, l'augmentation constatée de 1913 à 1927 doit être uniquement portée au compte de la houille dans le bilan total du trafic, à Alger, la diminution du tonnage des charbons importés et exportés, qui dépasse 375.000 tonnes ³, n'a pas empêché le port de retrouver le chiffre de l'année la plus prospère d'avant-guerre, et même de le dépasser de plus de 200.000 tonnes.

En second lieu, il est difficile de croire que les travaux qui vont être exécutés à Alger pour faciliter les opérations du charbonnage n'auront pas pour effet, par la réduction des frais pesant sur la marchandise et par celle du temps de séjour

1. *Bulletin de la Chambre de commerce d'Alger*, 15 janvier 1928. Les chiffres sont pour Alger de 9.422.294 tonneaux (entrées et sorties), pour Oran de 6.519.798 tonneaux (p. 1286-87).

2. A Oran, 9.797.722 tonneaux sur 16.282.517 ; à Alger, 5.961.368 sur 15.406.295. Il n'est pas sans intérêt de rappeler que les quantités de charbon importées à Alger (902.204 tonnes) dépassent de plus de 300.000 tonnes celles qui ont été livrées aux soutes. (587.146 tonnes) (*Bull. o. c.*, p. 1284-85), et que l'augmentation par rapport à 1926 (234.086 tonnes) n'est pas seulement explicable par une plus grande livraison aux relâcheurs (la différence avec 1926 n'est que de 133.965 tonnes). Il n'en est pas de même à Oran. Les industries des faubourgs et de la banlieue d'Alger réclament des quantités de charbons de plus en plus élevées. (Voir p. 689).

3. En 1913, Alger a importé 1.047.110 tonnes et exporté 817.588. (*Chambre de commerce. Doc. stat.*, 1913, p. 248-49) soit au total 1.864.698 tonnes. Les chiffres correspondant de 1927 sont 902.204 tonnes et 587. 146 tonnes, au total 1.489. 350 tonnes soit en moins 375.348 tonnes.

des navires relâcheurs, d'attirer ou de ramener cette catégorie de navires qui trouvera à Alger des avantages supérieurs à ceux que lui offre le port d'Oran. Celui-ci ne pourra, même après l'achèvement des travaux en cours d'exécution, disposer d'une nappe d'eau et de terre-pleins comparables à ceux de notre port ¹ par leur étendue et leur protection. Ne songe-t-on pas déjà à étendre le port d'Oran du côté de Mers-el-Kebir ? N'est-il pas à redouter que le développement des opérations du charbonnage ne finisse par créer une situation préjudiciable aux autres manipulations ? Le port d'Oran lui-même n'a-t-il pas déjà souffert d'une situation de ce genre ² ? D'autre part, le problème ne se posera-t-il pas pour la colonie, dont les intérêts généraux doivent primer les autres, de savoir s'il y a réellement utilité, étant donné le coût considérable des travaux maritimes, surtout de ces jetées protectrices construites sur des fonds de 20 mètres et plus, à multiplier ces travaux en vue d'une fonction qui peut être parfaitement remplie à moins de frais, seulement au prix de quelques améliorations, telles que la création du môle à charbon d'Alger ? Si certains navires relâcheurs se sont écartés de ce dernier port, ce n'est pas pour des raisons d'ordre naturel — nous croyons l'avoir suffisamment montré — mais bien plutôt pour des raisons d'outillage et d'économie ; car on ne voit réellement pas en quoi la position d'Oran pourrait être plus favorable à la relâche que celle d'Alger.

1. Le port d'Oran disposera d'un plan d'eau de 106 hectares de 5.192 mètres de quais, de 46 hectares de terre-pleins ; celui d'Alger, une fois exécutée la première tranchée du programme de 1921, présentera une nappe d'eau de 205 hectares, environ 150 hectares de terre-pleins et près de 10 kilomètres de quais.

2. Voir p. 746, note 3.

Il n'en est plus de même, si l'on considère cette position à un autre point de vue, et si l'on regarde non plus du côté du canal de Suez ou de la mer Noire, mais bien du côté du Maroc ou du Sud¹. De ce côté de belles perspectives apparaissent ouvertes au grand port de l'Oranie, et l'avenir peut lui réserver un sort plus brillant encore que celui d'Alger. L'aire d'attraction et d'expansion commerciale du port d'Alger, dans son hinterland, est en effet limitée, et l'on ne saurait comparer le développement possible du trafic des régions steppiennes et sahariennes du département avec celui que l'on peut entrevoir à l'Ouest. Le Maroc oriental trouve son débouché naturel vers l'Algérie, et nous devons veiller à ce que ses importations comme ses exportations se fassent de ce côté et non par Melilla ou tout autre port espagnol du Riff. D'autre part, les confins marocains se révèlent riches en minerais, et nous savons combien ces matières lourdes sont intéressantes pour l'activité d'un port. Il ne s'agit plus que d'une question de voies ferrées. Même si on laisse de côté pour le moment la voie Transsaharienne, dont il semble bien qu'Oran doive être la tête de ligne, mais dont on ne peut encore estimer le rendement, toute la région du Maroc oriental et la région algérienne voisine peuvent déverser ou attirer sur les quais d'Oran un tonnage fort important, de produits agricoles et miniers, ou de denrées coloniales, de produits manufacturés et de machines, rails, etc. Encore faut-il que ce soit Oran qui en soit le port et que l'on n'éparpille pas les efforts sur plusieurs points de la côte ; or sur ce point l'accord est loin d'être fait². Il est à remarquer d'ailleurs —

1. Aug. Bernard. *Oran, port du Maroc et du Sahara*. (*Bulletin de la Société de géographie et d'archéologie d'Oran*, 15 avril 1928, p. 83-98).

2. Voir par exemple les discussions sur la ligne directe à créer entre Oran

et c'est une infériorité pour Oran — que ses voisins immédiats le long du littoral ne sont pas comme ceux d'Alger de simples satellites, mais bien des ports indépendants, dont la vie propre s'est déjà affirmée depuis longtemps. Mostaganem, Arzeu, Beni-Saf, et prochainement Nemours ne sont pas et ne seront jamais assimilables à Tenès, Cherchell ou Dellys qui ne sauraient être des concurrents pour le port de la capitale en lui enlevant du trafic. La question se posera ici aussi de savoir s'il y a lieu de multiplier les travaux ou de concentrer la plus grande partie au moins sur un objectif principal bien outillé, le port d'Oran ¹.

Telles nous apparaissent les données principales de la question. De toutes manières, l'avenir est loin d'être menaçant pour le port d'Alger ; mais il faut qu'il modernise son outillage, que l'exploitation en soit conduite en vue d'un maximum de rendement maritime et commercial, que sa fonction de port de réparation et de refuge soit développée, que les liaisons avec l'intérieur soient mieux assurées, et qu'aucun des moyens d'attraction, de la mer ou de la terre, ne soit négligé. Peut-être aussi quelque jour, la question jadis débattue ² de la création d'un port franc, reparaitra-t-elle, avec des bases et

et Oudjda (*Exposé des travaux de la Chambre de commerce d'Oran*, 1928, p. 134-196).

1. Si le choix de Nemours comme débouché du Maroc oriental a été définitivement arrêté, comme il le semble bien, dans la dernière conférence Nord-Africaine de Rabat, avec participation du Protectorat à la construction des lignes devant y amener le trafic, il faudra évidemment créer dans le port désigné un outillage important. Oran verrait-il s'évanouir une de ses perspectives de développement, de celles qui paraissaient les moins problématiques ?

2. *Chambre de commerce d'Alger. Etablissement de zones franches dans les ports maritimes*. Rapport de M. P. Rigollet, Alger, 1910.

des facilités nouvelles. Le développement industriel de la banlieue d'Alger et l'extension des terre-pleins du port autorisent à envisager l'utilité d'une tentative à laquelle on s'est jusqu'ici refusé en France. Les produits susceptibles d'être transformés pour l'exportation au moyen d'autres produits reçus d'outre-mer en franchise, ne lui manqueraient certainement pas, à commencer par les vins, les tabacs, les huiles, les lièges, les peaux. La question mériterait de nouvelles études.

CHAPITRE II

L'INDUSTRIE ET LE COMMERCE

Alger ne peut assurément prétendre au titre de ville industrielle, si l'on entend par là une ville où l'industrie est un facteur essentiel de sa vie économique et où elle contribue pour une part très-importante, sinon pour la plus grande, au groupement de la population, à l'afflux des capitaux et au mouvement commercial. On peut estimer à environ 18.000 ¹ le nombre des ouvriers employés dans les usines et ateliers divers de la capitale algérienne ; or, seule l'industrie des tabacs en rassemble plus de 1.000 ², et par ailleurs, elle est aussi la seule

1. La documentation statistique que nous avons utilisée ici nous a été, pour la plus grande part, fournie par les inspecteurs du Travail, M^{lle} Gautier et M. Verne ; nous leur devons en outre des renseignements précieux sur le caractère et le mouvement des industries d'Alger. Grâce à leur obligeance, nous avons pu mettre à jour les chiffres fournis par la *Statistique industrielle de l'Algérie* publiée par le Gouvernement général de l'Algérie (Alger, 1926). Voir aussi S. Laboubée, *Notes sur l'industrie en Algérie*, Alger, 1917, ouvrage édité sous le patronage des Chambres de commerce. Dans le chiffre de 18.000 ouvriers, nous ne comptons ni la main d'œuvre utilisée par les divers entrepreneurs, ni celle des boulangeries, pâtisseries, des ateliers de confection du vêtement civil, de la couture et de la mode.

2. En 1928, ces manufactures ont occupé 1.828 ouvriers des deux sexes.

qui figure dans les exportations du port pour un chiffre digne d'être mentionné¹. Il existe néanmoins à Alger et dans sa banlieue un grand nombre et une grande variété d'établissements et de petits ateliers ; leur multiplication est un fait contemporain trop étroitement lié à l'économie générale de la colonie pour qu'on puisse négliger d'en étudier les modalités et d'en rechercher les causes.

Et tout d'abord, si les données nous manquent pour faire l'histoire de l'industrie algéroise, du moins celles dont nous disposons suffisent pour établir quelques faits intéressants. Les vieilles industries indigènes de la ville, que nous avons mentionnées plus haut², ont succombé comme il était inévitable, sous la concurrence des produits européens et par suite de leur impuissance à répondre aux besoins et aux goûts de la nouvelle population.

Il en a été ainsi de toutes celles qui se rattachaient à la construction et au bâtiment : fours à chaux, briqueteries, charpente, menuiserie, ferronnerie, serrurerie. Tous les ustensiles d'usage domestique que fabriquaient les potiers, les chaudronniers, les fondeurs, les batteurs de cuivre et les étaumeurs d'Alger ont cédé la place à la quincaillerie européenne ;

Les ateliers des compagnies de chemin de fer et de tramways sont bien mentionnés dans la statistique officielle de 1926 (*o. c.*, p. xciv) comme en ayant employé 1.123 ; mais il s'agit ici surtout de réparations et non d'une industrie vraiment créatrice. Pour celle des tapis, le même document donne le chiffre de 1.408 ; mais dans ce nombre figure une proportion importante d'enfants indigènes qui ne sont que des apprentis.

1. 58.752.000 francs de tabacs fabriqués en 1927. (*Doc. stat. Port d'Alger*, *o. c.*, 1926, 27, p. 480-481). La valeur totale des exportations du port était de 1.554.434 Mf.

2. Voir p. 163-164.

les derniers spécimens conservés dans les anciennes familles musulmanes et israélites émigrent depuis longtemps vers les boutiques des antiquaires où les amateurs se les disputent. A peine trouve-t-on encore, perdus dans les vieux quartiers, quelques menuisiers indigènes confectionnant des coffres peints et des étagères d'un travail assez grossier¹, quelques tourneurs, quelques feronniers montant et décorant des lits de parade. Seules les industries de l'habillement et de la parure ont un peu mieux résisté. On ne fabrique plus de « bourracans »², on ne tisse plus pour l'exportation les brillantes ceintures de soie qui faisaient l'admiration des voyageurs du XVIII^e siècle³, on ne foule plus de chechias, mais il existe encore quelques tisserands de soie⁴. La passementerie, jadis prospère, n'occupe plus que quelques artisans concentrés au voisinage de la rue de la Lyre⁵. Il existe encore des brodeurs maures et israélites, notamment des brodeurs d'or sur soie et sur velours⁶. Si l'industrie de la maroquinerie et de la broderie sur cuir a cessé de confectionner les admirables

1. On trouve cependant depuis peu quelques ébénistes indigènes qui, tout en s'inspirant des thèmes décoratifs de l'art musulman, ont su s'adapter au goût des Européens et fabriquer des meubles de style d'un travail délicat.

2. Voir p. 146.

3. Voir p. 163.

4. *Stat. industrielle.*, o. c., p. 101 et LVII. Elle mentionne 105 ouvriers et 16 ateliers indigènes dans les rues de Thèbes, Sidi Ramdane, de la Bombe, du Cygne, des Chartres et de la Lyre. L'industrie des « harrarin » était encore prospère vers 1860 (Eudel, o. c., p. 208).

5. Les Abbassiya, originaires de la Kâlâa des Beni-Abbas (Petite Kabylie) sont rassemblés dans la rue Randon ; ils sont spécialisés dans la petite passementerie sur burnous.

6. Eucl, o. c.) en signale rue du Léopard, rue Blondel ; ils sont groupés dans le voisinage de la place de Chartres.

selles et harnachements devenus des pièces de musées, du moins, appliquée à de plus petits objets, babouches, portefeuilles, porte-monnaies, sacoches, sacs à main, ceintures, coussins, elle a conservé une certaine clientèle indigène et en a trouvé une nouvelle chez les Européens, particulièrement chez les touristes. A côté de petits ateliers que l'on peut rencontrer en flânant dans les rues du vieil Alger¹, il existe tout un personnel de femmes et d'enfants indigènes travaillant à la maison pour le commerce local², et même pour l'exportation. Les Israélites ont conservé la spécialité de la bijouterie et de la joaillerie indigènes, qui était pour eux un véritable monopole avant 1830³; mais le damasquinage est passé aux mains de quelques Syriens installés depuis une cinquantaine d'années⁴. Il existait encore, vers 1900, une industrie jadis très-répandue, celle des tourneurs de bracelets sur corne⁵; elle a à peu près complètement disparu.

Des efforts, parfois un peu tardifs, mais néanmoins couronnés de succès, ont été entrepris pour restaurer quelques-unes des industries de luxe : initiatives privées ou créations officielles. Il faut citer au premier rang en date l'atelier de broderie sur toile, linon et étamine, ouvert par M^{me} Luce en 1845 et qui, sous le patronage de MM^{mes} Randon et Mac-

1. Rue Médée par exemple.

2. *Stat. ind.*, p. 116-117. L'exportation est dirigée sur Paris, sur la Tunisie et le Maroc.

3. Voir p. 163 et Eudel, *o. c.*, ainsi que le *Dictionnaire des bijoux de l'Afrique du Nord*, Paris, 1906, du même auteur.

4. Eudel, *o. c.*, p. 200. Ils sont établis place Malakoff et rue Bruce.

5. *Idem*, p. 221. Eudel en signalait encore une vingtaine d'ateliers occupant 70 ouvriers; on n'en trouve plus que quatre ou cinq représentants.

Mahon, devint une véritable école professionnelle fréquentée par les jeunes filles indigènes¹. Elle a contribué à conserver la tradition du « point d'Alger ». De nos jours, des ouvroirs ont été annexés à deux écoles publiques indigènes, en vue de procurer aux femmes musulmanes des moyens de travail à la maison ; les ouvrages qui en sortent, reproductions de modèles anciens, sont incontestablement des œuvres d'art. Le commerce local encourage lui aussi cette petite industrie.

Il en est une autre qui a pris un essor remarquable dans les vingt dernières années et qui donne lieu à une exportation en voie de progrès² : celle des tapis qui, à vrai dire, est plutôt une création qu'une restauration³. Car, indépendamment du fait qu'elle n'existait pour ainsi dire pas à Alger avant 1830, si quelques modèles ont été empruntés aux ouvrages confectionnés de longue date dans les tribus — les seuls que l'on puisse appeler algériens — la plus grande partie tire son origine de l'Orient, de la Perse et de la Turquie d'Asie. L'habileté extraordinaire des fillettes musulmanes à faire le point noué⁴ a permis de monter des ateliers importants qui se prolongent, trop peu d'ailleurs, dans la maison familiale, lorsque l'heure de la claustration a sonné pour la fille

1. *Idem*, p. 214. Sa succession fut reprise par Mme Ben Aben.

2. Le chiffre de 3.239.000 francs que donne la Statistique douanière de 1927 est sensiblement inférieure à la valeur réelle.

3. Emile Violard. *De la rénovation des industries d'art indigène en Algérie*. Alger, 1922.

4. Elle est devenue proverbiale. Il est curieux de noter à ce sujet qu'un atelier fondé tout récemment à Hussein-Dey par des Français de la Métropole utilise cette aptitude pour la fabrication de serviettes-éponges de première qualité exportées en France et en Tunisie.

pubère. Trois ouvroirs, écoles d'apprentissage¹, une école de teinturerie, deux écoles de monitrices² et sept manufactures sont aujourd'hui en plein fonctionnement. On comptait dans ces dernières, en 1928, 232 ouvrières presque exclusivement indigènes³. Les grands magasins de Paris recherchent les produits de ces ateliers ; les plus beaux spécimens peuvent, grâce à nos tarifs douaniers, rester accessibles à la clientèle qui recule devant les prix très-élevés des tapis originaires de l'Orient.

Entre l'histoire des industries proprement européennes et celle du développement agricole de l'Algérie, il y a une connexion évidente : elles n'ont en effet commencé à prendre un réel essor qu'à l'époque même où la culture de la vigne apportait à la vie commerciale et maritime d'Alger un élément de prospérité hors de comparaison avec ceux du passé, c'est-à-dire dans les années postérieures à 1880. Jusqu'alors quelques usines modestes et quelques ateliers représentaient toute l'activité industrielle de la ville et sa banlieue. En 1879 encore, l'industrie européenne est à peu près nulle intra muros⁴ ; elle se réduit à quelques fabriques de pâtes alimentaires et à quelques ateliers où l'on manufacture le tabac. A Bab-el-Oued où elle a essayé de s'installer, les quelques usines qui

1. Dont deux relèvent de l'Académie, l'autre étant dirigé par les Sœurs Blanches.

2. De l'œuvre de l'Artisanat indigène, création du Gouvernement général.

3. Auxquelles il faut ajouter un nombre assez considérable d'ouvrières travaillant à la maison. Le total des ouvrières et apprenties dépasse certainement le millier.

4. E. Dalles, *o. c.*, p. 39.

subsistent sont signalées comme étant « dans un état peu prospère »¹ ; on y relève une minoterie, une fonderie, une fabrique de chaux, deux fabriques de savons et bougies, une distillerie d'absinthe². L'Agha et Mustapha sont un peu mieux dotés avec quatre ateliers de construction mécanique, deux fonderies, une fabrique de crin végétal, trois tanneries, une usine à vapeur de menuiserie, deux poteries, une distillerie, quatre brasseries. Hussein-Dey renferme une minoterie à vapeur importante, l'usine de ciments Pavin de Lafarge et deux briqueteries. Maison-Carrée n'a qu'un moulin et trois petites briqueteries, une plus importante se trouve au gué de Constantine. Si l'on y ajoute trois briqueteries, une fabrique de crin végétal et une distillerie d'essences situées à El Biar, on a totalisé le bilan industriel d'Alger et de sa banlieue : il est comparable à celui d'une petite ville de France sans industrie spéciale.

Il n'en était déjà plus de même à la veille de la dernière guerre. L'agriculture algérienne réclamait un outillage de plus en plus moderne, c'est-à-dire de plus en plus varié pour être mieux approprié à ses multiples travaux, des produits chimiques, des moyens de transport plus rapides et plus directs, de la vaisselle vinaire. L'introduction d'un machinisme compliqué dans un pays d'outre-mer dépourvu d'industrie devait forcément amener la création des ateliers indispensables pour l'entretien et la réparation des divers engins. D'autre part l'extension considérable de la ville et

1. *Idem*, p. 152-153.

2. Ch. Gouillon. *Annuaire administratif et commercial des trois départements de l'Algérie*, Alger, 1877, p. 176-177, d'où sont tirés également les renseignements qui suivent.

le développement de la construction ouvraient à toutes les industries du bâtiment des perspectives encourageantes. L'introduction de la traction automobile dans une ville et dans un pays où la traction animale, électrique ou à vapeur se révélait de plus en plus insuffisante nécessitait tout un outillage et une main d'œuvre spécialisée sans lequel l'usage en eût été bien difficile. Enfin, d'une manière générale, les pays neufs parvenus à un certain degré de croissance travaillent à se rendre, dans la mesure permise, aussi indépendants que possible des pays de production et de fabrication qui les pourvoyaient dans leur premier âge, et tendent à traiter sur place leurs propres produits ou à manufacturer des matières ayant déjà subi une première transformation. L'Algérie n'a pas échappé à cette évolution ; ses ports, et notamment Alger, étaient tout naturellement désignés pour en éprouver les premiers effets.

D'autre part, c'est un fait avéré que, depuis la fin de la guerre, les usines et les ateliers se sont multipliés à Alger et dans sa banlieue, et que de nouvelles industries s'y sont installées. Sans doute peut-on voir dans cette reprise plus accélérée d'un mouvement que les hostilités avaient arrêté, quelque chose d'analogue à cette crise de production intensive qui a affecté l'Europe ; mais d'autres causes sont intervenues dans la colonie. On peut en donner ici comme raisons le prix élevé comme aussi la longueur des transports, l'interruption trop fréquente des relations maritimes avec la Métropole, les retards apportés dans la livraison des marchandises à une clientèle qui veut être rapidement servie. Cette dernière considération n'est pas négligeable dans un pays où la production et la consommation ont, comme le climat, un carac-

tère bien accusé d'irrégularité et de fièvre. On peut ajouter d'ailleurs que, si elle intervient comme un stimulant de l'activité industrielle, elle explique aussi cette instabilité qui, pour beaucoup d'établissements, est un des traits particuliers de leur physionomie. On ne saurait faire ici, faute de documents suffisants, une analyse de toutes les conditions dans lesquelles se sont créées et ont évolué les diverses industries algéroises ; du moins est-il permis, en les parcourant, de saisir quelques faits qui peuvent donner une idée des causes qui ont présidé à leur prospérité ou des obstacles qui ont ralenti leur développement.

On ne s'étonne pas que la première industrie créée à Alger, après notre arrivée, ait été celle de la minoterie. Elle trouvait un débouché assuré dans le ravitaillement de l'armée, que les moulins à vent installés par le Génie¹ ne réussissaient pas à satisfaire. A Bab-el-Oued, où la force hydraulique était manifestement insuffisante, on dut y ajouter de bonne heure la vapeur. Aujourd'hui il existe sept moulins munis d'un outillage perfectionné, dont deux, l'un, à Hussein-Dey, et l'autre, à Maison-Carrée², ont un rendement annuel de 300.000 quintaux, sur un total d'environ 900.000 qui place la minoterie algéroise au premier rang de la colonie. Le personnel compte environ 300 ouvriers sur lesquels les Indigènes

1. H. Klein, *o. c.*, II, p. 43. Ces moulins, installés aux environs de la pointe Sidi el Kettani, sont figurés dans l'album de Otth (pl. XXVIII). En 1842, il existait à Alger deux moulins à vapeur, l'un au faubourg Bal-el-Oued, dont la première installation avait été faite en vue d'utiliser la force motrice de l'O-Mkacel, ce qui constituait une erreur singulière ; l'autre était au faubourg d'Isly, (Aumerat, *o. c.*, p. 249). Sur les bords de l'Harrach on installa dans la suite un moulin à eau qui a fonctionné jusqu'à une époque toute récente.

2. Minoteries Narbonne et Duroux.

représentent un peu plus du tiers. A cette industrie se rattache celle des pâtes alimentaires, non moins prospère, pour laquelle les blés durs d'Algérie sont une matière première de choix. Elle travaille pour la consommation locale et pour l'exportation. Pratiquée, dès les premiers temps de la conquête, en petits ateliers urbains¹, elle a, elle aussi, perfectionné depuis vingt ans son matériel et sa fabrication et créé même un nouveau produit très-demandé, le « couscouss » sec². Les quinze établissements consacrés à cette industrie n'occupent pas moins de 350 ouvriers. La main d'œuvre est pour moitié féminine. Une des usines de Hussein-Dey produit en moyenne 16.000 quintaux par an³. L'exportation est très variable : très faible dans les années de récoltes déficitaires, par suite des interdictions administratives, elle a dépassé, en 1919, 20.000 quintaux dont la France a absorbé la presque totalité⁴.

Parmi les industries nées de l'agriculture algérienne, il n'en est pas qui ait connu une fortune aussi brillante que celle du tabac fabriqué. Elle date des environs de 1850⁵, époque à laquelle la culture, encouragée par les achats de la Régie métropolitaine, commença à prendre quelque extension dans la plaine de la Mitidja, en attendant que la région des Issers

1. En 1877, elle comptait dans Alger même 6 fabricants. (Ch. Gouillon, *o. c.*, p. 161).

2. Une usine d'Alger en fabrique annuellement jusqu'à 6.000 quintaux. (*Stat. ind.*, p. 295).

3. *Stat. ind.*, p. 29.

4. *Doc. stat., Port d'Alger*, 1919, p. 238.

5. Léon Dachot. *La fabrication du tabac en Algérie*, Alger, 1900. Les premiers achats de l'État datent de 1844 ; en 1854, ils atteignaient la valeur de 2.500.000 francs (p. 1).

lui fût largement ouverte. Les Maures qui pratiquaient le commerce du tabac, après comme avant 1830, se contentaient de le sécher et de la couper pour le débiter aux Indigènes, fumeurs de pipe et de narghilé¹. Les premières manufactures européennes, pourvues d'un outillage tout aussi primitif que celui des Maures, s'installèrent sommairement dans des maisons indigènes de la ville ; en 1877 encore, les trente fabricants d'Alger² étaient cantonnés dans l'enceinte. Depuis cette date, et plus particulièrement depuis une trentaine d'années, Bab-el-Oued est devenu le siège principal de cette industrie qui y trouvait la main-d'œuvre féminine espagnole. De véritables usines ont remplacé les anciens ateliers, de nouvelles firmes ont surgi, l'outillage a été remarquablement transformé, un effort sérieux a été fait pour varier les types de produits et leur présentation³. La fabrication des cigares, des cigarettes, du tabac à priser et à mâcher est pratiquée aujourd'hui dans seize établissements qui emploient 1.800 ouvriers, dont 1.070 femmes ; le total se répartit entre

1. Le narghilé est devenu plutôt rare à Alger, même dans les cafés maures. Quant à la longue pipe, si classique dans les gravures des premières années de notre occupation, elle n'est même plus un article de bazar pour les touristes. L'introduction du papier à cigarettes a amené cette petite révolution dans les mœurs des Indigènes. On fabriquait, en 1830, au faubourg Bab-Azoun, des pipes en terre faites avec une argile bleue qui rougissait au feu (Rozet, *o. c.*, III, p. 91).

2. Dont 3 Maures et 8 Israélites (Ch. Gouillon, *o. c.*, p. 170-171).

3. Il ne reste plus que 3 petites fabriques dans la vieille ville ; deux, plus importantes, fonctionnent à Belcourt. Deux manufactures considérables, ayant employé en 1928, 108 et 259 ouvriers appartiennent à des industriels indigènes, 6, plus modestes à des Israélites. Les deux premières firmes françaises (Melia et Job) comptaient respectivement à cette date 372 et 290 ouvriers.

350 étrangers, d'origine presque exclusivement espagnole, 375 indigènes en grande majorité du sexe masculin et 1.075 Français qui sont pour la plupart des naturalisés. Nous avons vu ¹ que ces manufactures alimentent une exportation considérable dirigée principalement sur les colonies et les pays de protectorat français. La prospérité de cette industrie ne va pas d'ailleurs sans éveiller quelques préoccupations relatives à la main d'œuvre, de plus en plus difficile à recruter, à cause du ralentissement de l'immigration étrangère, et peut-être encore plus à conserver, par suite de l'attraction d'autres travaux plus rémunérateurs.

D'autres industries, utilisant en totalité ou en partie des produits du sol, ont accru sensiblement leur production pour satisfaire à la consommation locale et régionale, et même pour exporter dans l'Afrique du Nord. Il en est ainsi de la brasserie, de la distillerie, de la fabrication des boissons gazeuses, de la biscuiterie et de la confiserie, de la vinaigrerie, des conserves d'olives, de câpres et de fruits. Aux modestes établissements qui fabriquaient la bière à Alger — on en comptait, en 1877, quatre installés à Mustapha ² — a succédé depuis une quinzaine d'années, une grande brasserie, la plus importante de l'Algérie, dont la capacité de production annuelle a déjà dépassé 48.000 hectos ³, chiffre très-supérieur à celui

1. Voir p. 708 et notes 1-2. En 1927, il a été exporté par le port d'Alger, 27.000.000 de cigares, dont 3.600.000 pour la France, 12.000.000 pour le Portugal, 2.100.000 pour Malte et Gibraltar, et le reste pour les colonies françaises, l'Indo-Chine figurant pour 3.300.000 ; 32.863.000 cigarettes dont 4.796.000 vers la France, 18.834.000 vers l'Indo-Chine (*Doc. stat., o. c., 1926-27*, p. 385-386).

2. Ch. Gouilllon, *o. c.*, p. 125.

3. *Stat. ind.*, p. 44.

des importations de la colonie entière ¹. Huit distilleries de liqueurs fabriquent l'anisette, la mandarine, entre autres produits, et travaillent pour l'exportation ². Quatre fabriques pourvoient à l'importante consommation des boissons gazeuses ; l'une d'elles livre jusqu'à 3 millions de bouteilles par an ³. La biscuiterie, la confiserie et la confiturerie sont représentées par neuf établissements, dont un fabrique 100.000 kil. de confitures d'orange ⁴. Il existe aussi des savonneries et une distillerie de parfums végétaux ⁵.

L'élevage alimente depuis longtemps l'industrie de la tannerie que les Indigènes pratiquaient à Alger avant notre arrivée ; mais elle n'a pris réellement son essor que depuis la guerre ⁶. Le bœuf, la vache encore plus, le veau, la chèvre et le mouton en fournissent la matière première. Il existe dix établissements occupant plus de 350 ouvriers dont les deux tiers sont des Indigènes ; six sont rassemblés au Ruisseau. Deux usines parfaitement aménagées emploient plus de 100 ouvriers ⁷. Indépendamment de l'exportation importante des peaux tannées qu'alimente cette industrie ⁸, elle a favorisé la création de l'industrie de la chaussure de confection pratiquée dans trente établissements et ateliers qui four-

1. En 1913, l'Algérie en avait importé environ 28.000 hectolitres.

2. *Stat. ind.*, p. 32.

3. *Idem.* p. 45.

4. *Idem.* p. 48.

5. *Livre d'or*, etc., o. c., p. 156-157. Elle utilise d'ailleurs surtout des produits importés.

6. *Stat. ind.*, p. 112.

7. Celle de Maison-Carrée livre annuellement 150.000 kilos de cuirs et peaux ouvrés (Tannerie Altairac).

8. Voir p. 705-706.

nissent du travail à plus de 500 ouvriers ; une seule usine en occupe plus de 100 et confectionne plus de 80.000 paires par an ¹. Cette industrie algéroise, très-variée dans sa fabrication, s'est cependant spécialisée dans celle de la sandalette du type Kneipp ². Elle exporte déjà vers la Métropole, le Maroc et les colonies des quantités assurément très-inférieures aux importations ³ ; mais le marché algérien lui assure un débouché considérable, la consommation ne cessant de s'accroître par suite des besoins de la population indigène qui, depuis la guerre, introduit de plus en plus dans son habillement la chaussure européenne. Parmi les industries du cuir, celle de la sellerie, de la bourrellerie et du hanarchement ne compte qu'un établissement important qui travaille pour les fournitures de l'Intendance militaire et consomme plus de 10.000 kilos de cuirs ⁴.

La vannerie et la sparterie trouvent en Algérie une partie importante de leurs matières premières. Si la culture de l'osier, qui a donné d'ailleurs d'heureux résultats ⁵, en est encore à ses débuts, la demande de corbeilles, de paniers et de « banastres » pour l'expédition des primeurs est telle que cette culture et l'industrie qui en dérive sont appelées certainement à prospérer. La tige de lentisque, le roseau dit « canne de Provence », abondent sur le littoral, le palmier nain et l'alfa collaborent avec l'osier, le châtaignier et la fibre de coco importés, pour

1. *Stat. ind.*, p. 118.

2. *Idem.*, p. 120.

3. En 1926, Alger a exporté par mer 8.190 paires et importé plus de 75.000 (*Doc. stat. Port d'Alger*, 1926-27, p. 330 et 421).

4. *Stat. ind.*, p. 115.

5. *Idem.*, p. 109.

la fabrication des emballages perdus ¹, pour la confection des couffins et des sacs dits « chouari », des « scourtins » employés dans les presses à huile et à vin, des nattes et paillassons. Une dizaine d'ateliers fonctionnent à Bab-el-Oued et à Maison-Carrée, ces derniers purement indigènes. Deux usines occupant 200 ouvriers travaillent le crin végétal et l'alfa.

C'est aussi une industrie liée au sol que celle du liège. Si la préparation pour l'exportation en balles ou en planches était pratiquée bien avant la guerre, la fabrication des bouchons date réellement des dernières années ². On estimait officiellement en 1926 ³ que le quart de la production algérienne du liège propre à cette fabrication était déjà transformée dans la colonie même, et l'on expliquait ce développement considérable d'une industrie jadis réduite à de petits ateliers par l'élévation du taux des frêts et des tarifs ferroviaires ⁴. A Alger, une seule usine, installée au Ruisseau, a fabriqué en 1923-24, 175 millions de bouchons ; elle employait, en 1926, pour ses différentes préparations, plus de 300 ouvriers en majorité indigènes ⁵. Tout porte à croire que cette industrie est loin d'avoir atteint son complet développement.

1. *Stat. ind.*, p. 110.

2. A défaut d'autres renseignements, on en trouverait un indice dans les chiffres d'exportation des déchets et débris : 11.260 quintaux en 1913 et 27.950 en 1926. Celle du liège en planche a par contre légèrement diminué, passant de 32.800 à 32.050. (*Doc. stat. Port d'Alger*, 1913, p. 224 et 1926-27, p. 390-91).

3. *Stat. ind.*, p. 127.

4. *Idem.*

5. Incendiée en 1926, cette usine (A. Borgeaud), qui a été reconstruite, employait en 1928, 207 ouvriers. On relève à cette date 5 fabriques à Alger, 2 à Hussein-Dey et une à Saint-Eugène.

Une autre nouveauté, qui date de la guerre, est l'utilisation des bois du pays, du pin d'Alep notamment, pour la fabrication des caissettes dont la demande est si importante pour l'exportation des primeurs, des dattes et des agrumes. Parmi les dix usines et ateliers d'Alger, il y en a une qui occupe un personnel de plus de 100 ouvriers.

Aux produits minéraux du sol de la banlieue d'Alger sont liées deux industries qui ont dû leur développement à celui de la construction et des travaux publics, à la qualité des matières premières, à la nécessité de se procurer rapidement les matériaux et au désir de réduire les frais de transport. La briqueterie et la tuilerie trouvaient sur place, à Maison-Carrée et à El Biar, des argiles excellentes¹. La première a substitué, dès le lendemain de notre arrivée, la fabrication européenne à celle des Indigènes. En 1877 il existait neuf briqueteries dans les environs immédiats d'Alger². Si le nombre n'a pas changé, tel qu'on le trouve en 1926, en revanche l'importance des établissements s'est singulièrement accrue. La tuilerie est devenue, dans les dernières années, capable de concurrencer les produits similaires de la Métropole³. L'usine principale⁴ occupe

1. Voir p. 55.

2. Ch. Gouillon, *o. c.*, On en relevait alors 3 à El Biar, 2 à Hussein-Dey 3 à Maison-Carrée, 1 au Gué de Constantine.

3. Par exemple la tuile plate dite de Marseille, dont l'importation reste cependant encore considérable. (1.376 tonnes en 1926. *Doc. stat. Port d'Alger*, 1926-27, p. 280).

4. Briqueterie et tuilerie Altairac, à Maison-Carrée. Une autre, à El Biar, en occupe 120. Si les chiffres de la statistique officielle de 1926 sont exacts, on doit noter une diminution générale assez sensible de la main-d'œuvre depuis cette époque, qui n'a pas atteint d'ailleurs le premier de ces établissements. Le fait n'aurait rien de surprenant.

plus de 300 ouvriers dont plus de 200 sont des Indigènes ¹.

Par ailleurs les anciens fours à chaux de l'époque de la conquête ont disparu depuis longtemps, ainsi que ceux du Génie, et d'autres créés depuis sont aujourd'hui éteints. Mais l'industrie de la chaux hydraulique, réorganisée, s'est complétée par celle du ciment qui a pris une grande extension depuis 1880. Aujourd'hui l'usine de Pointe Pescade, installée à côté d'un des gîtes de calcaire cristallin du massif de la Bouzaréa ² est une grosse entreprise, équipée pour fournir annuellement 80.000 tonnes de chaux et ciment ³ ; huit autres établissements, dont deux à Belcourt, trois à Hussein-Dey et deux à Maison-Carrée, fabriquent tous objets en ciment comprimé, tuyaux, balustrades, amphores, carrelages, produits céramiques coloriés, avec un personnel de plus de 300 ouvriers, indigènes pour plus de moitié. Le plus ancien, celui de la Société des Chaux et ciments de Lafarge et du Teil, installé à Hussein-Dey depuis 1870 ⁴ s'est considérablement accru et contrôle l'usine de Rivet acquise en 1889. Un autre établissement créé en 1887 et transformé en 1923-24 comptait 118 ouvriers en 1928. Il en est deux, importants par leur production, qui se sont spécialisés avec succès dans la mosaïque ⁵. La demande ne cesse de croître.

Toutes les industries que nous venons de parcourir met-

1. L'industrie entière occupe environ 600 ouvriers.

2. Voir p. 54.

3. En 1926, on y comptait 220 ouvriers ; elle avait produit 45.000 tonnes de ciment portland artificiel et 15.000 tonnes de chaux hydraulique (*Stat. ind.*, p. 181).

4. *Livre d'or*, etc., o. c., p. 160.

5. *Livre d'or*, etc., o. c., p. 178 et 252. La première produit annuellement 120.000 mètres carrés de carreaux.

tent en œuvre des produits végétaux ou minéraux du sol algérien ¹. Mais, à côté d'elles, il en est dont la création a été provoquée par les seuls besoins de la consommation et qui n'ont aucune attache avec les ressources naturelles du pays. On ne s'étonne pas que celles qui travaillent pour l'alimentation soient peu nombreuses et peu importantes. On pourra citer une chocolaterie assez prospère pour exporter dans l'Afrique septentrionale et occidentale ², quatre maisons où l'on torréfie de grosses quantités de café ³. On peut signaler à part — car tout en venant en aide à l'alimentation, elle ne rentre dans aucune des deux catégories — une industrie vraiment nouvelle par son outillage et par la continuité de sa production : celle de la fabrication de la glace, qui a pris, depuis une trentaine d'années, un développement que le climat suffirait à expliquer. On introduisait encore, vers 1900, de la glace naturelle apportée par des navires suédois et norvégiens ⁴ ; il existait, pendant l'été, quelques petites fabriques ⁵. Aujourd'hui, en attendant que s'organise sur de nouvelles bases l'industrie du froid qui n'a guère donné jusqu'ici que des mécomptes ⁶, il y a trois usines disposant d'un matériel moderne, dont une, celle de Hussein-Dey,

1. Il est à peine besoin de noter que la meunerie algéroise, dans les années de récolte déficitaire, s'approvisionne en blés d'importation.

2. *Stat. ind.*, p. 48.

3. *Idem.*, p. 49.

4. J.-E. Lahache. *Les industries chimiques en Algérie*. (Exposition universelle de 1900). Alger, 1900, p. 25.

5. Ch. Gouillon, *o. c.*, p. 146.

6. Une usine frigorifique pour l'exportation de la viande de mouton a fonctionné quelque temps à Maison-Carrée, au lendemain de la guerre. Une autre organisation différente lui a succédé dernièrement.

produit annuellement plus de 5.000 tonnes¹. La multiplication des transports automobiles, en assurant de plus en plus de nouveaux débouchés, aidera certainement au développement de cette fabrication.

Au premier rang des industries, utilisant des matières importées ayant subi une première transformation, il faut placer celles des métaux et de la construction mécanique. En 1877, elles se réduisaient à peu près à rien : trois fonderies, deux forges, une chaudronnerie, deux ateliers de construction mécanique agricole, une fabrique de norias et quatre ateliers de construction marine où le bois tenait d'ailleurs plus de place que le fer². Or, en 1916, la statistique officielle enregistrait environ 2.700 ouvriers travaillant les métaux, et près de 4.000 si l'on y joignait ceux des ateliers des chemins de fer et des tramways³. Il existe aujourd'hui quinze fonderies de fonte, de cuivre, de bronze et de plomb, plus de vingt chaudronneries de fer et de cuivre, quatre usines de construction métallique, et une quantité d'ateliers de construction mécanique, dont le nombre approche de la centaine, si l'on fait entrer dans le calcul une majorité de fort petits établissements de ce genre. A vrai dire, on compte ceux qui seraient dignes d'être signalés ; ceux-là réunissent d'ailleurs généralement la fonderie, la forge, l'ajustage, la soudure autogène et même la chaudronnerie, et ne sont pas seulement des ateliers de montage et de réparation. Cinq d'entre eux occupent chacun plus de 100 ouvriers, le plus important, très-prospère, a vu son personnel passer en cinq ans (1923 à 1928)

1. *Stat. ind.*, p. 45.

2. Ch. Gouillon, *o. c.*, passim.

3. *Stat. ind.*, p. 137-159 et LXXXVI-XCVIII.

de 175 à plus de 300 ouvriers ¹. Un autre, installé sur les terre-pleins de l'arrière-port ² en occupe environ 200. Le matériel employé pour tous les travaux de l'agriculture et des fabrications qui en dérivent, machines variées, moulins, pressoirs, pompes, moteurs, suffit à fournir du travail à tous ces ateliers qui fabriquent peu d'appareils complets, mais usinent quantité de pièces détachées destinées aux réparations. C'est donc assurément au développement de l'agriculture qu'il faut attribuer la part la plus importante dans la création de toute cette industrie dispersée, mais réellement active. Le port n'y a pas été étranger ; mais jusqu'ici il n'a rempli sa fonction de port de refuge et de réparation que dans une mesure bien modeste, et l'on peut dire que, s'il possède les principaux outils nécessaires ³, il ne s'y est pas encore créé une industrie importante exclusivement affectée à cette destination et pouvant vivre de cette seule ressource ⁴.

En revanche la transformation du matériel de transport et l'emploi de la traction automobile ont amené la formation et le rassemblement dans la capitale de tout un personnel plus ou moins qualifié qui travaille dans les ateliers des 130 à

1. Usine Blachère à Hussein-Dey. (Nouvel-Ambert).

2. Cet établissement (Roméo, Turner et Esposito), réunion de trois anciennes firmes, travaille notamment pour les bassins de radoub, pour les compagnies de navigation et de chemin de fer.

3. Huit ateliers et 113 ouvriers en 1926 (*Stat. ind.*, p. 145). Le principal qui possède un outillage complet a pu fondre et mettre en place un tube d'étambot en fonte de 6 tonnes et une hélice de 6 tonnes et demie. (*Livre d'or*, etc., o. c., p. 131).

4. Ce regret est exprimé annuellement, à propos des formes de radoub, dans les *Statistiques du Port d'Alger* publiées par le Service des Ponts et Chaussées.

150 garages d'Alger et de sa banlieue. Il existe déjà une usine où plus de 50 ouvriers fabriquent des pièces détachées. Les firmes les plus connues de la Métropole possèdent des ateliers assez importants et bien outillés. Une industrie de création récente, et qui est en progrès continu, celle de la carrosserie automobile¹, a suscité l'éclosion de multiples ateliers de tôlerie, de nickelage, de peinture et de vernissage, de garniture, de vulcanisation ; elle travaille aussi bien pour les voitures de luxe que pour le matériel lourd des autobus, autocars, tracteurs et remorques. Les rampes d'accès et les terre-pleins du port sont de plus en plus sillonnés par ces engins puissants qui refoulent peu à peu les camions attelés.

Les industries du bois ont suivi dans leurs progrès ceux de l'agriculture et de la construction. La tonnellerie doit être placée au premier rang. Elle date vraiment de l'époque à laquelle a commencé l'exportation des vins algériens² ; mais c'est depuis la guerre surtout qu'elle a pris une extension considérable. Les statistiques douanières du port d'Alger sont, à cet égard, significatives. En 1901, il avait été importé 5.600 tonnes de merrains ; en 1913, on en relevait 6.056, en 1926, 17.478³. En 1928, il existait à Alger et à Hussein-Dey quarante-cinq établissements, dont dix étaient des ateliers de réparation. On y comptait plus de 700 ouvriers, deux d'entre eux en employaient plus de 80⁴. Le prix élevé de la main d'œuvre a déterminé d'ailleurs les fabricants à utiliser de plus

1. *Stat. ind.*, p. 124-125.

2. En 1877, il n'existait à Alger et à Mustapha que 8 petits ateliers. (Ch. Gouillon, *o. c.*, p. 173).

3. *Doc. stat. Port d'Alger*, *o. c.*, 1901, p. 71 ; 1913, p. 145 ; 1926-27, p. 269.

4. En 1926, l'un d'eux, le plus grand de l'Algérie, occupait 130 ouvriers,

en plus les procédés mécaniques ; c'est dans ce sens qu'évolue cette industrie, dont la prospérité est incontestable et bien fondée.

A la construction se rattachent la scierie mécanique¹, la charpente de bois, la menuiserie de bâtiment, qui ont dû s'équiper pour satisfaire à la demande, accrue par la reprise actuelle des travaux². Une industrie du bois qui, dans les tout dernières années, a pris un développement notable, est celle du meuble et de l'ébénisterie³. Les chiffres des importations de bois exotiques (acajou et autres) témoignent de ses progrès ; ils étaient déjà très-sensibles avant la grande guerre⁴, mais ils se sont accentués depuis dans des proportions inattendues⁵. De 1901 à 1913, les quantités introduites par le port d'Alger avaient augmenté considérablement. On pouvait en trouver la cause dans le développement et l'amélioration de l'industrie hôtelière encouragée par le tourisme, mais bien plus encore dans la recherche du confort

utilisait 2.000 à 3.000 tonnes de merrains et pouvait fabriquer 10.000 fûts par an. (*Stat. ind.*, p. 125-126).

1. 25 établissements en 1926 (*Stat. ind.*, p. LXXIV), dont 5 à Maison-Carrée, 224 ouvriers.

2. Il a été délivré par la Mairie d'Alger, en 1927, 444 autorisations de bâtir, en 1928, 369 dont 98 pour des maisons de rapport, 119 pour des villas et des maisons particulières ne comportant qu'un rez-de-chaussée, 43 pour des magasins, garages, hangars et ateliers, 109 pour des agrandissements et des surélévations.

3. En 1917, on comptait 21 ateliers pour toute l'Algérie (*Stat. ind.*, p. 128). En 1926, la statistique officielle en relevait 53 à Alger seulement, avec un personnel de plus de 600 ouvriers.

4. En 1901, 12.438 kilos ; en 1906, 85.966 kilos ; en 1913, 332.000 (*Doc. stat.*, 1901, p. 71 ; 1906, p. 101 ; 1913, p. 146).

5. En 1926, 653.000 kilos. (*Doc. stat.*, 1926-27, p. 270).

par la population, tant européenne qu'israélite, voire même musulmane. C'est un des traits qui n'ont pas manqué de frapper ceux qui vivent dans la colonie depuis de nombreuses années ; il dénote un chargement dans les mœurs assez intéressant pour être signalé. Mais, depuis la guerre, d'autres causes sont intervenues : en premier lieu, et sans doute avant tout, le prix élevé des transports de meubles importés de la Métropole, puis aussi le désir de transformer la monnaie soumise aux variations du change en objets d'une valeur moins instable ; le même fait ne s'est-il pas produit en France, et jusque dans nos campagnes ?¹. Sur les cinquante ateliers, chiffre approximatif, que l'on compte actuellement à Alger², beaucoup ne sont à la vérité que de forts petits établissements ; mais il en est d'importants, dont deux employaient respectivement, en 1928, 118 et 133 ouvriers³, sur un total d'environ 700. Douze étaient dirigés par des Espagnols.

Les industries chimiques travaillant pour l'agriculture sont représentées à Alger et dans sa banlieue par deux fabriques d'engrais organiques⁴, une fabrique d'acide sulfurique transformant les phosphates en superphosphates⁵ et une raffinerie

1. Il faut noter aussi, parmi ces causes, la multiplication des appartements meublés.

2. En 1926, la statistique officielle en relevait 53. (*Stat. ind.*, p. LXXXI).

3. Ce sont d'ailleurs deux fabriques installées avant la guerre.

4. Dont une au Gué de Constantine et une à Maison-Carrée.

5. A Maison-Carrée. Les deux fabrications sont associées ; cette usine de la Société algérienne de Produits chimiques est d'ailleurs beaucoup moins importante que celles d'Oran (La Senia) et de Bône. L'Algérie et notamment le port d'Alger continuent à importer des superphosphates, alors que les matières premières, pyrites et phosphates, ne manquent pas dans la colonie.

de soufre ¹. Il existe aussi d'autres petites industries chimiques, telles que celle des cristaux de soude et de la distillation du goudron de houille et des bois résineux ². Mais il en est une, beaucoup plus importante, qui date déjà de plus de quarante ans : celle des allumettes. Fondée en 1885 ³, l'usine Caussemille est devenue une manufacture considérable, parfaitement installée et outillée, qui, en 1928, employait 448 ouvriers, dont 245 femmes. La production était, en 1926, de 7 milliards 500 millions d'allumettes en bois et de 6 milliards d'allumettes en cire ⁴. Toutes les matières premières sont importées d'outre-mer. Si la consommation locale est grandement supérieure à cette production, du moins elle alimente une exportation appréciable vers les colonies françaises, le Maroc et l'A. O. F. surtout ⁵.

Il serait oiseux de compléter cette revue par la nomen-

En 1926, l'usine de Maison-Carrée a produit environ 13.000 tonnes (*Stat. ind.*, p. 64) alors que l'importation du port d'Alger était de plus de 16.000. (*Doc. stat.*, p. 299).

1. Au Gué de Constantine. Cette usine a produit, en 1926, environ 4.000 tonnes de soufre sublimé et raffiné (*Stat. ind.*, p. 65), alors que l'importation du port a été de plus de 5.000. (*Doc. stat.*, p. 284).

2. Une usine installée à Hussein-Dey s'est en effet essayée avec succès à cette dernière fabrication, intéressante par l'utilisation du pin d'Alep. Elle traite, depuis 1920, 250.000 arbres de la région comprise entre Aumale, Aïn-Bessen et Bouira, pour la production de l'essence de térébenthine et de la colophane ; elle exporte vers la France et l'Italie. (*Livre d'or*, o. c., p. 184).

3. Jules Chaubet. *L'industrie des allumettes en Algérie*, Alger, 1900. Une tentative avait été faite antérieurement par une société marseillaise (Ch. Gouillon, o. c., p. 119).

4. *Stat. ind.*, p. 67.

5. Ainsi, en 1926, le port d'Alger a importé 4.195 quintaux d'allumettes et en a exporté 6.581 dont plus de la moitié vers l'A. O. F.

clature de tous les petits établissements consacrés à des travaux divers classés comme industriels. Il y a toutefois, en dehors des catégories que nous avons distinguées, quelques fabrications dignes d'être mentionnées, sinon pour l'abondance de la production, du moins parce qu'elles témoignent d'un effort intéressant fait en vue de réduire les importations, autant qu'il est possible, à celles des matières premières. On peut en citer quelques exemples. A un entrepôt de charbon de soute, existant depuis 1880, il s'est adjoint, en 1907, une usine d'agglomérés qui produit annuellement 20.000 tonnes de briquettes¹. A proximité des tanks à pétrole de l'arrière-port, il s'est fondé une raffinerie. Les sociétés importatrices d'huiles minérales ont de même organisé des ateliers pour la confection des bidons. Dans le même ordre de fabrications, une société française de Basse-Indre a créé dernièrement à Alger (Hamma) une usine prospère qui occupe déjà 220 ouvriers et ouvrières ; avec la matière première expédiée de France on y fabrique des boîtes en fer blanc pour les conserves, des estagnons et divers articles de quincaillerie². Voici un autre genre de produits tout différent. On sait qu'en Algérie, l'espadrille est d'un usage courant dans toutes les populations. Jusqu'à une époque toute récente ces chaussures étaient confectionnées dans les petits ateliers des « alpargateros » Espagnols, avec de la tresse et de la toile de coton importées d'Espagne ou de France. Aujourd'hui il existe à Alger une usine véritable où l'on tresse le jute, où l'on tisse même la toile de coton, et qui fabrique annuellement 12.000 douzaines d'espa-

1. *Stat. ind.*, p. 70 et XLVII.

2. *Idem.*, p. 159 et CIII.

drilles¹. Au Ruisseau, une corderie travaille le chanvre, le jute et le sisal².

Ajoutons enfin qu'Alger possède, comme toute grande ville, les usines nécessaires à la production du gaz d'éclairage, de la lumière et de l'énergie électriques, et comme centre de voies ferrées, des ateliers de chemins de fer importants. L'usine à gaz de la Compagnie Lebon emploie environ 600 ouvriers³. Les trois centrales électriques d'Alger (Compagnie Lebon) et de Hussein-Dey (Société algérienne d'éclairage et de force) en comptent plus de 700⁴. Les ateliers des chemins de fer occupaient, en 1926, plus de 1.100 personnes⁵.

Quelques remarques peuvent être faites sur la localisation de ces industries et sur la nature de la main d'œuvre qu'elles utilisent. La plus grande partie des établissements, et, à quelques exceptions près, les plus considérables par la superficie qu'ils couvrent, sont installés dans la région Sud et Sud-Est de l'agglomération algéroise. A Bab-el-Oued, qui abrite d'ailleurs une partie importante de la population ouvrière européenne, on ne trouve, plus ou moins concentrées, que les industries du tabac, du bois et de l'ébénisterie, de la vannerie et de la sparterie, de la chaussure : ce sont précisément

1. *Stat. ind.*, p. 84.

2. *Idem.*, p. 83. Signalons, comme une nouveauté des plus intéressantes pour l'Algérie, la création toute récente d'une usine à Maison-Carrée, pour le rouissage chimique de l'alfa par des procédés inédits. Elle pourra tirer annuellement, sous peu, 1.600 tonnes de fil et de tissus. Cette industrie serait ainsi appelée à évincer le jute importé et à le concurrencer sur les marchés d'outre-mer.

3. *Idem.*, p. XLVI.

4. *Idem.*, p. CXIV.

5. *Idem.*, p. XCIV.

celles qui recrutent le plus dans la population d'origine espagnole, naturalisée ou étrangère. La plupart des autres manufactures s'échelonnent entre l'Agha et son arrière-port et Maison-Carrée. Les quartiers de Belcourt, du Hamma, du Ruisseau, le centre de Hussein-Dey et ses annexes, le Nouvel-Ambert et la Glacière sont peuplés d'ateliers et d'usines qui, après une courte interruption, réapparaissent à Maison-Carrée. Cette répartition s'explique par l'attraction qu'ont exercée les principales routes de l'intérieur et la voie ferrée, par la proximité du port et des gares, par la disponibilité de vastes espaces plans facilement accessibles. L'industrie y a peu à peu pris la place de la culture maraîchère ¹ refoulée vers l'Est. A l'heure actuelle, les terrains ont acquis une valeur telle et la construction des maisons de rapport progresse si rapidement sur le territoire de la commune d'Alger et dans les environs immédiats, que les industriels désireux de créer des usines nouvelles ou d'agrandir leurs établissements sont obligés de se porter de plus en plus vers l'extrémité orientale de l'agglomération.

Quant à la main d'œuvre, elle a été fournie jusqu'à présent en majeure partie par la population européenne représentée à peu près par les deux tiers du personnel de l'industrie, les étrangers figurant pour un sixième ². Les Indigènes, exception faite pour les industries d'art, sont employés surtout dans les gros travaux réclamant plus de force que d'adresse ou n'exigeant qu'un apprentissage élémentaire, dans les indus-

1. Voir p. 345.

2. Ce calcul est établi d'après les chiffres données par la *Statistique industrielle de l'Algérie* et les documents fournis par les inspecteurs du Travail. Ce ne sont naturellement que des approximations.

tries du fer, du bois, de la briquè, du ciment, du charbon, du gaz et de l'électricité, du tabac, du liège, de la tannerie, des produits chimiques. Au demeurant il en est bien peu où ils ne figurent pas ; le plus souvent ils y sont simplement manutentionnaires. Les femmes indigènes ne trouvent place que dans quelques manufactures, celles de tabacs et d'allumettes entre autres, et pour une faible part d'ailleurs ; le nombre oscille autour de 200. Celles qui travaillent hors de la maison — et elles sont nombreuses — sont attirées par les métiers de domestiques, de femmes de ménage, de femmes de peine ; quelques-unes sont employées dans les entrepôts pour la manutention et le triage. Dans ces dernières professions, elles remplacent de plus en plus les Européennes qui les ont désertées. Dans la population européenne des usines, la main d'œuvre féminine, beaucoup plus considérable, est représentée par environ 2.500 ouvrières : on les trouve surtout dans les manufactures de tabacs, d'allumettes, de pâtes alimentaires, de biscuits, et de conserves, de chaussures, de bâches et de tentes, de bouchons ¹. Les étrangères en composent moins du tiers.

Pour conclure, on ne peut manquer tout d'abord d'être frappé par la multiplicité des fabrications et le grand nombre des établissements que révèle un examen même superficiel. A cela rien d'étonnant, si l'on songe que presque toute l'activité industrielle de la colonie est concentrée dans les trois principaux ports, Alger, Oran et Bône, par où arrivent les combustibles et les matières premières importées, et par où se font les exportations principales. Or nombreux et divers

1. Nous laissons de côté ici les ateliers nombreux travaillant pour l'habillement féminin ainsi que ceux qui travaillent pour la confection militaire.

sont les besoins auxquels elle doit satisfaire ; à première vue le champ des possibilités apparaît très étendu. Mais il y a, pour les réaliser, à surmonter des obstacles sérieux. On doit se garder évidemment des espoirs trop ambitieux et des comparaisons avec les centres industriels européens, où l'industrie, solidement assise, dispose de matières premières abondantes, d'un personnel de chefs d'établissements héritier de longues traditions et d'une main d'œuvre vraiment qualifiée. A Alger, pour ne parler que de notre ville — mais on pourrait dire « en Algérie » — les capitaux ne vont guère vers l'industrie ; on en comprend aisément les raisons. En second lieu, ceux qui sont à même de surveiller la marche des établissements sont frappés de l'instabilité générale des firmes. Il y a certainement des exceptions importantes ; mais une poussière de petits ateliers et d'entreprises plus ou moins éphémères gravite autour de quelques affaires bien fondées et durables ; le nombre ne diminue pas, tout au contraire, mais les traditions familiales sont rares. Les moins pessimistes n'y verront qu'un signe de jeunesse. On peut l'admettre ; mais il faut alors supposer, ou bien qu'il se formera dans la colonie même un personnel spécialisé et poursuivant de génération en génération une œuvre nettement orientée, ou bien que l'industrie européenne, la française tout d'abord, apportera son concours de capitaux, de compétence et de personnel. Une expérience, encore courte il est vrai, semble montrer que les entreprises récentes assises sur des affaires d'outre-mer déjà consolidées ont toutes chances de succès. Le prix élevé des transports d'objets fabriqués et par contre le prix inférieur de la main d'œuvre algérienne doivent attirer vers l'Algérie nos industriels métropolitains.

Mais encore faut-il qu'ils y trouvent, sinon des ingénieurs, du moins des contremaîtres et des ouvriers qualifiés. Or, si pour certains travaux qui n'exigent aucun apprentissage spécial, on peut tirer de la population européenne et indigène une main d'œuvre suffisante, il n'en est plus de même pour beaucoup d'autres. Le problème n'a pas échappé à l'attention des pouvoirs publics et de quelques particuliers bien avisés et dévoués aux œuvres sociales¹. Pour ne parler que des institutions qui fonctionnent à Alger, il existe une « Société mutuelle de Préapprentissage » qui dresse de jeunes ouvriers. La Chambre de commerce et le Syndicat commercial algérien ont créé des cours professionnels où figurent, entre autres travaux, la métallurgie, la mécanique, la serrurerie, la chaudronnerie, la charpenterie, la menuiserie, la charpenterie de marine. L'Administration du Gouvernement général, secondée par les Assemblées Algériennes, a élaboré tout un programme d'organisation de l'enseignement industriel comportant deux degrés. Déjà fonctionne à Alger l'« École pratique d'industrie » du Hamma, destinée à former des ouvriers qualifiés dans les principaux travaux industriels. Au-dessus, il a été créé un « Institut industriel de Maison-Carrée », qui prépare des agents de maîtrise dans les industries du fer, du bois, de l'électricité, de la mécanique et dans les travaux publics. La « Maison de l'Artisanat », récemment fondée à Alger, forme des monitrices qui enseigneront aux femmes indigènes la technique des industries existantes ou à créer, en particulier celle de la filature et du tissage. Il va sans dire

1. Voir la *Stat. ind., o. c.*, p. 225-228 et l'*Exposé de la Situation générale de l'Algérie en 1927*. Alger, 1928, p. 517-528.

que l'industrie d'Alger est appelée à profiter aussi de toutes les autres institutions fonctionnant dans la colonie, écoles pratiques, cours nombreux d'éducation professionnelle organisés et patronnés, notamment dans les centres indigènes, par la Direction des Affaires Indigènes ou par l'Université. Nous croyons avoir suffisamment démontré l'utilité et la nécessité d'un pareil effort.

L'activité commerciale d'Alger peut être envisagée sous plusieurs aspects. Une agglomération de plus de 226.000 habitants, de plus de 280.000, si l'on y ajoute la population des communes de sa banlieue¹, constitue tout d'abord un centre important de consommation qu'alimente en produits de toutes sortes le commerce local de gros, de demi-gros et de détail. On ne saurait entreprendre ici une étude de cette fonction : les éléments les plus utiles feraient défaut ou ne pourraient être extraits de l'ensemble des opérations qui font de la capitale algérienne une grande ville d'affaires². Du moins peut-on affirmer, sans crainte d'être contredit, que, dans les vingt-cinq ou trente dernières années, la demande comme l'offre ont été sensiblement amplifiées, non seulement par le simple effet de l'accroissement numérique de la population,

1. Voir p. 591, note 1.

2. Il est par exemple impossible de connaître le mouvement des marchés de la ville. Les statistiques des droits perçus par la Recette municipale ne peuvent nous renseigner sur ce sujet ; or ce sont les seuls documents. Il n'existe pas de Halles centrales à Alger ; seul le marché de la Lyre fonctionne de 2 à 6 heures du matin comme marché de gros où se fournissent les revendeurs qui approvisionnent les autres marchés (de Chartres, Randon, Bab-el-Oued, des Colons, Clauzel, Meissonnier et Boulevard Bru). Sur la question des marchés, voir notre *Esquisse sur Alger, o. c.*, p. 206-207.

mais encore tout autant, sinon plus, pour satisfaire à un goût prononcé de vie plus large, voire même luxueuse. En cela, dira-t-on sans doute, Alger ne diffère pas de toutes nos grandes villes de France ; mais ici, ce mouvement avait commencé bien avant la dernière guerre, provoqué par l'enrichissement d'une partie de la population et accéléré par la contagion de l'exemple. Ceux qui habitent Alger depuis de nombreuses années et ceux qui le revoient après une longue absence sont frappés par la multiplication et l'extension des commerces, par les facilités nouvelles offertes à toutes les fantaisies de dépenses, et aussi par la recherche de coquetterie qui a présidé à la transformation de modestes boutiques et à l'installation de nouveaux magasins, par la création de succursales des grandes maisons de la Métropole¹, enfin par l'étalage du luxe que l'on peut observer sur la chaussée, sur les trottoirs et aux devantures des grandes artères. Notre capitale veut se tenir au niveau des grandes villes, et ses commerçants s'ingénient à mettre sans retard à la disposition de leur clientèle, selon le goût du jour, tout ce qu'elle demandait jadis à leurs confrères de la Métropole.

Un autre fait, caractéristique des cités en voie de croissance est l'expansion des commerces les plus divers sur le site de la ville. Dans toute agglomération urbaine, de quelque étendue qu'elle soit, chaque quartier est généralement pourvu des moyens d'approvisionnement qui répondent aux nécessités les plus urgentes. Mais ce qui est propre aux grandes capitales, c'est la constitution, pour le commerce de détail, d'unités de plus en plus autonomes et de groupes de plus en

1. Louvre, Galeries de France, Bon Marché par exemple.

plus complets constituant des petites villes dans la grande. Cette évolution n'est assurément pas un fait tout récent à Alger, mais depuis quelques années, elle tend à suivre un cours plus rapide. Au lendemain de la conquête, il n'y a qu'un quartier du commerce européen, celui dont la rue marchande est la rue de la Marine. Puis, à partir de 1845 ; il se porte peu à peu vers la rue Bab-el-Oued, la rue de Chartres et la rue Bab-Azoun qui devient alors l'artère maîtresse et reste jusqu'au-delà de 1900 la rue de la Flânerie, sous les arcades et devant les étalages des magasins. Dès cette époque, la rue d'Isly et son prolongement depuis la place Bugeaud jusqu'à l'ancien boulevard militaire tendent à prendre la première place qu'elle a conquise à la veille de la guerre, sans que le grand commerce ait pour cela abandonné l'ancien quartier du centre. Et depuis, par une nouvelle extension, Mustapha, tout le long de la rue Michelet, s'est peuplé des magasins les plus divers et de quelques commerces de luxe installés à proximité de la clientèle riche des quartiers neufs. Cette progression est tout naturellement conforme à celle que suit le développement de la ville. Bab-el-Oued conserve encore, de ce fait et malgré son expansion d'ailleurs récente, le caractère d'une petite ville de province où le commerce de détail est pratiqué presque exclusivement dans des boutiques dénuées de toute prétention, mais que complètent quelques magasins, dans l'ancienne artère du même nom et dans les parages de la place du Gouvernement. Ainsi, d'une manière générale, le développement des affaires, la nécessité de trouver des emplacements, l'attraction des voies les plus fréquentées, l'extension en longueur et le décentrement de la ville ont contribué à la diffusion des commerces divers. A l'exception de

la rue de la Marine qui ne conduit plus depuis longtemps au débarcadère des bateaux de France, on ne peut pas dire qu'il y ait eu un seul quartier déserté depuis la conquête. La région voisine de la place du Gouvernement a conservé toute son activité, et le commerce indigène reste fixé dans la rue de la Lyre et la rue Randon, tout comme la rue Bab-Azoun reste le siège de vieilles maisons solidement établies sur la place. Les hôtels n'ont pas davantage abandonné le voisinage des quais où l'on aborde. Mais la file des magasins et des lieux de réunion, cafés, brasseries, salles de spectacle s'allonge de plus en plus dans la direction générale que suit le développement de la ville, et peu à peu les divers quartiers, dont les premières routes sont devenues les voies centrales, tendent à organiser leur vie commerciale particulière et autonome, selon la nature et les besoins de la clientèle.

Alger mérite encore plus l'attention comme étant une grande place du commerce de gros, dont l'importance est suffisamment apparente dans les chiffres de son trafic maritime : 3.890.000.000 francs en 1926, dont 2.224.000.000 aux importations et 1.666.000.000 aux exportations¹. Mais, si considérables qu'elles soient, ces valeurs ne sauraient rendre compte de toutes les affaires qui y sont traitées ni du rôle

1. *Doc. stat.*, 1926-27, p. 235. Exactement 2.223.855.000 francs et 1.665.703.000, soit au total 3.889.558.000 francs. Ce sont là les chiffres du commerce général. Le commerce spécial est de 2.090.756.000 francs et de 1.554.434.000 francs, soit en tout 3.645.900.000 francs. La différence avec le commerce général, soit 244.368.000 francs correspond essentiellement à la valeur des charbons et du mazout reçus à l'admission temporaire et réexportés (155.619.000 francs) et aux denrées coloniales (thé et café) transitant à destination du Maroc et des oasis sahariennes, aux tabacs provenant des entrepôts.

prépondérant qui lui est réservé dans la colonie. Car Alger n'est pas seulement un port régional où transitent les produits en provenance ou à destination de l'intérieur expédiés ou apportés par la voie maritime ; c'est en outre le centre de commandement de l'Algérie commerciale¹, où se trouve, pour la plupart des produits, le siège des maisons les plus importantes, où se passent des contrats, où affluent et d'où partent des commandes dont l'exécution intéresse aussi les autres ports de la colonie. C'est là en particulier que sont attachées le plus fortement les relations commerciales de l'Algérie avec la France, le premier client et le premier fournisseur. Des circonstances historiques et des traditions établies ont pu contribuer sans doute à créer et à consolider cette situation ; mais, de l'avis des hommes d'affaires les plus compétents, la position centrale d'Alger et sa prépondérance comme ville française en sont les principales raisons. Quelques aperçus sur les principaux articles du commerce de gros permettent de justifier ces affirmations².

Au premier rang figurent les vins pour lesquels Alger est certainement la première place de la colonie. Ils constituent l'objet de commerce que l'on peut appeler le plus « régional » ;

1. Il n'existe pas d'ailleurs de Bourse du commerce à Alger ni ailleurs en Algérie, bien que l'importance des affaires puisse justifier une institution de ce genre.

2. La source principale d'information à laquelle nous avons recouru pour la rédaction des pages qui suivent a été une enquête personnelle poursuivie auprès de quelques-unes des personnalités les plus qualifiées du commerce algérois. Nous remercions ici particulièrement MM. Athias, Bardin, Blachette, Challand, Coulet, Deicke, Fr. Lung, Mathieu, Mélia, Müller, Albert Stora, Simeray et Vémian pour les renseignements qu'ils nous ont fournis et les documents qu'ils ont mis à notre disposition.

or le département d'Alger a toujours été jusqu'ici le principal producteur et exportateur¹. Si quelques grandes maisons ou sociétés françaises d'alimentation ont une tendance de plus en plus marquée à acheter directement à la propriété, à installer à Alger des bureaux d'achat et de contrôle et des entrepôts de manipulation, la plus grande partie des affaires est néanmoins entre les mains d'une dizaine de maisons algéroises qui se sont spécialisées dans la création de types commerciaux de vins en vue de l'exportation. La consommation locale absorbe environ 300.000 hectos ; elle est faible, comparée aux expéditions par mer, qui dépassaient 4.900.000 en 1926. A la différence d'Oran, Alger n'exporte qu'une très faible quantité de mistelles². Quant aux alcools, ils constituent plutôt un article de spéculation dont les chiffres sont par conséquent très variables d'une année à l'autre³.

A l'inverse du commerce des vins, celui des céréales n'emprunte aux régions desservies par le port d'Alger que la plus faible partie de sa matière ; et cependant c'est à Alger que se font les tractations les plus importantes, pour l'importation comme pour l'exportation. Des trois départements, celui de la capitale est le plus faible producteur et l'on peut dire que pour son ravitaillement il est ordinairement tributaire des deux autres, dans une proportion supérieure à la moitié. La culture de la vigne y a paralysé le développement de celle des céréales et, en certains points, l'a même fait recu-

1. Il est sorti en 1926 par le port d'Alger 4.932.969 hectos et par celui d'Oran, 2.819.339. (*Exp. des trav. Oran*, 1927, o. c., p. 822).

2. En 1926, Oran en a exporté 95.723 hectos, Alger 38.146 seulement. (*Exp. des trav. Oran.*, p. 823).

3. En 1926, Alger en a expédié 71.310 hectos ; Oran, 17.249. (*Ibid.*)

ler¹. C'est ainsi que, depuis 1885, tandis qu'en Oranie et dans le département de Constantine, les surfaces ensemencées en blé tendre ou dur et la production augmentaient sensiblement, les chiffres sont dans l'ensemble restés stationnaires dans le département du centre². Néanmoins la direction des principales affaires est restée à Alger, où elle se partage entre huit ou dix maisons, auxquelles on doit ajouter les grandes minoteries de la ville et de la banlieue qui participent activement à ce commerce. L'exécution des contrats se fait d'ailleurs le plus souvent par d'autres ports, par Oran, Mostaganem, Philippeville et Bône³. Contrairement à ceux-ci, celui de la capitale ne se prête pas au dépôt des céréales, ni à la manipulation, aux opérations de criblage et de mélange. Elles n'y occupent qu'une place infime sous les voûtes et les hangars-abris ; on aurait peine à y trouver plus de 3.000 quintaux.

Alger occupe aussi la première place dans la colonie pour le commerce du tabac en feuilles, la deuxième revenant à Bône ; c'est la conséquence de la primauté que la production assure à son département, grâce aux régions de culture des Issers, de l'Alma et de la Mitidja occidentale. La création, dans les centres de production, de coopératives de planteurs, les « Tabacoops »⁴, avec lesquelles traite la Régie française,

1. Par exemple dans la Mitidja (J. Franc. *La colonisation de la Mitidja*, Paris, 1928, p. 666).

2. P. Delorme. *Le commerce algérien*, o. c., I, p. 110 et 112 et *Exposé des trav. ch. com. Oran*, o. c., p. 80.

3. *Exp. des trav. Oran*, p. 824.

4. *Exposé de la sit.*, o. c., p. 772. En 1926, la Tabacoop Kabyle de l'Alma groupait 1794 planteurs ; celle de la Mitidja, administrant les docks de Boufarik et d'El Affroun en réunissait 451.

le principal acheteur¹, a réduit sensiblement le commerce algérois d'exportation ; il est concentré entre cinq ou six maisons principales qui achètent autant que possible directement sur les marchés publics² et fournissent particulièrement les Régies du Maroc, de la Tunisie, de l'Espagne et de l'Italie ; ce sont d'ailleurs les tabacs de choix qui font l'objet de ces transactions³.

En 1926, le port d'Alger a expédié plus de 9.000.000 quintaux de légumes et de fruits frais représentant une valeur supérieure à 100.000.000 francs⁴. Le département d'Alger occupe le premier rang dans l'exportation⁵. Il s'agit d'un commerce des plus actifs, dont la France, par le marché de Paris surtout, absorbe la majeure partie des produits, soit plus de 95%⁶. Aussi ne compte-t-on pas moins de vingt-cinq à trente maisons, dont une seule, française d'ailleurs, est étrangère à la colonie. Le nombre a diminué dans les dernières années, par suite d'une tendance des producteurs à exporter

1. *Doc. stat., o. c.*, 1926-27, p. 384. En 1926, elle figurait aux exportations pour 70.475 quintaux sur 101.420.

2. Marchés des Issers, de Bordj Menaïel, de l'Alma, du Fondouk, de l'Arba, de Blida, Boufarik, Djendel, Attatba, El Affroun.

3. *Revue agricole de l'Afrique du Nord*, 7 décembre 1928. E. Vivet. *La culture du tabac en Algérie et à Madagascar*.

4. *Doc. stat.*, 1926-27, p. 378-380 et 394-395. L'évaluation de la Douane est de 103.832.000 francs. Sur la production et le commerce des primeurs, le document le plus complet est le Rapport présenté au Congrès International des fruits, légumes et primeurs de Strasbourg (12-16 avril 1928) par M. Georges Mathieu. (*Syndicat commercial. Les fruits et les légumes en Afrique du Nord*. Alger, 1928).

5. Avec 902.302 quintaux, contre 394.400 pour celui d'Oran et 237.697 pour celui de Constantine.

6. *Doc. stat., l. c.*, 862.974 quintaux sur 902.302.

eux-mêmes, par l'intermédiaire des transitaires, sur Marseille, d'où la marchandise est dirigée vers les diverses destinations. Les exportateurs de la place d'Alger s'approvisionnent soit par des contrats assurant aux cultivateurs la vente de leurs récoltes et reposant parfois sur des avances, soit au marché de gros de la ville ¹. Ce commerce porte sur des articles de plus en plus variés et son aire d'attraction s'étend progressivement.

Les centres de production restent toujours la région du littoral de l'Ouest et de l'Est, le Sahel et la Mitidja ² ; mais Bellefontaine et Palestro, du côté de l'Est, Miliana du côté de l'Ouest, ont commencé à envoyer leurs produits. Depuis peu, les expéditions de prunes de Miliana, celle des carottes et des navets du Sahel ³ prennent quelque importance. On estime dans les milieux intéressés que de nombreux fruits et légumes divers pourraient devenir objets d'exportation. La prospérité de ce commerce spécial est subordonnée à des conditions complexes, parmi lesquelles on peut signaler la rapidité des transports maritimes et terrestres, l'échelonnement des arrivages sur les marchés, la sécurité des manipulations assurée par un outillage perfectionné, l'agencement rationnel des tarifs, suivant la valeur des produits et l'époque des campagnes saisonnières, enfin les accords commerciaux

1. Voir p. 783, note 2.

2. A l'ouest, Guyotville, Staoueli, Zeralda, Fouka, Castiglione, Daouda, Tipaza et Cherchell, pour les raisins chasselats, les haricots, les pois, les tomates et les pommes de terre ; à l'Est, Maison-Carrée et Fort de l'Eau pour les artichauts, Courbet et Le Corso pour les tomates ; le Sahel pour les pommes de terre, les haricots, les pois, les carottes, les navets, les fruits divers ; la Mitidja pour les agrumes, oranges, mandarines, citrons, kourouats.

3. 8.915 quintaux de prunes en 1926, 12.216 en 1927, 17.467 en 1928 ; 22.990 quintaux de carottes en 1926, 18.047 en 1927, 56.719 en 1928.

avec l'étranger, avec l'Allemagne en particulier. A côté des exportations figurent les importations de plants et de semences¹, ainsi que de certains légumes et fruits de choix², marchandises achetées par les négociants en gros soit directement, soit par l'intermédiaire de commissionnaires français ou étrangers établis sur la place³.

Pour le commerce d'exportation des laines en suint, qui absorbe un peu plus de la moitié de la production, Alger est également le centre le plus important et le siège de cinq grandes maisons ayant des agences dans les autres départements. A la différence de ceux-ci, où l'approvisionnement est régional, les lots expédiés par son port peuvent comprendre des laines provenant de régions éloignées, de Biskra ou de l'Oranie. Celles du Sud Algérois sont d'ailleurs réputées, comme étant particulièrement fines, de qualité homogène et à peu près dépourvues de jarres⁴. Les achats sont faits dans les centres de production⁵, sur les lieux de tonte et sur les marchés indigènes, souvent aussi par contrats réservant la production des

1. Par exemple les pommes de terre de semence achetées en France, en Angleterre, en Allemagne et en Hollande, les semences de haricots et de pois.

2. Oignons, aulx, légumes frais divers, marrons et châtaignes, pommes et poires, noix et noisettes, bananes, fruits secs.

3. Les chiffres des importations sont très inférieurs à ceux des expéditions. En 1926, 221.982 quintaux dont 182.188 de pommes de terre : Valeur totale : 26.026.000 francs. (*Doc. stat., l. c.*)

4. Louis Athias. *Le cheptel ovin et la production lainière en Algérie*. (*Algérie économique*, 22 août 1925). L'auteur a bien voulu nous communiquer un intéressant rapport lu au Congrès National des Conseillers du commerce extérieur de Bordeaux (juin 1926) ainsi que d'autres documents, sur le commerce des cuirs et des peaux notamment.

5. Aumale, Boghari, Bou Sââda, Chellala, Djelfa, Laghouat, Médéa et Téniet-el-Had pour le département d'Alger.

gros éleveurs moyennant des avances de fonds. Dans les années normales, les ports d'Alger et d'Oran expédient à eux deux plus des $2/3$ des laines d'exportation, le dernier occupant le deuxième rang depuis les dernières années ¹. Les affaires se font principalement avec Roubaix et Tourcoing, et pour un dixième seulement avec l'étranger. Il n'existe malheureusement pas de laverie ² et les laines ne peuvent être classées à Alger, où l'on ne peut procéder qu'à un nettoyage superficiel et au triage par toisons.

A ce commerce est généralement associé celui des cuirs et des peaux pour lequel Alger occupe également la première place. Les maisons d'exportation préparent elles-mêmes dans leurs ateliers les peaux destinées à l'expédition ³ et procèdent aussi au classement. L'article le plus intéressant et le plus demandé par la tannerie, de France et surtout des États-Unis, est la peau de chèvre recherchée pour la force du nerf, la finesse de la fleur et la beauté du grain. L'approvisionnement se fait dans le département même et dans celui de Constantine qui possède la meilleure race. La tannerie locale ne consomme qu'une faible quantité. Quant aux peaux de bovins, dont l'industrie algéroise absorbe un cinquième environ, elles sont fortement dépréciées par les tanneurs métropolitains ; les plus mauvaises restent d'ailleurs dans le pays.

1. La moyenne des années 1918-1927 a été pour Alger de 426.953 quintaux, pour Oran de 322.360, sur un total de 884.662. Les moyennes de 1904 à 1913 avaient été respectivement de 279.825 et de 370.750. (*Exposé des trav. ch. de com. Oran, o. c.*, p. 827).

2. Un établissement a fonctionné à Maison-Carrée pendant la guerre, pour les services de l'Intendance.

3. Dans les ateliers du Ruisseau où elles sont salées ou séchées et arseniquées.

Bien que le département d'Alger soit dépassé de loin, pour la production du liège, par celui de Constantine, c'est cependant dans la capitale, où se trouvent six maisons importantes, que se traitent les plus grosses affaires d'exportation. Ici aussi Alger exerce son rôle de place de commandement. Les lièges embarqués dans son port¹ proviennent avant tout des régions de Blida, Miliana, Duperré ; mais les expéditions se font aussi et encore plus par Djidjelli, Bône et Bougie, voisins des peuplements les plus importants en chênes-lièges de l'Algérie². On observe du reste une tendance des acheteurs étrangers, des Américains en particulier, à s'approvisionner directement dans les centres de production, notamment à Djidjelli.

On peut enfin citer comme commerce d'exportation celui de l'alfa et du crin végétal ; mais pour ces produits, Alger n'est pas la première place de la colonie. Pour le commerce de l'alfa, Oran occupe le premier rang et le conserve solidement ; Bône dépasse lui aussi Alger. Il existe cependant dans la capitale cinq maisons d'exportation exploitant des concessions dans l'Oranie et expédiant par les ports d'Oran et d'Arzeu. L'accroissement que l'on constate dans le tonnage exporté par Alger³ s'explique par l'intervention récente des papeteries françaises, de celles de Sorgues par exemple, dans l'exploitation des champs d'alfa du Sud Algérois. Dans le commerce du crin végétal, Oran dépasse Alger, avec une

1. 64.760 quintaux en 1926 (*Doc. stat.*, p. 390-91).

2. Ceux de la Kabylie du Djurdjura orientale, de la Petite Kabylie, du massif de Collo, de l'Edough et de la région frontière de Souk-Ahras.

3. Voir p. 706, note 4.

supériorité plus accentuée depuis la guerre¹. La matière première, le palmier nain (*chamoerops humilis*) s'est en effet raréfiée d'une manière générale en Algérie, et le Maroc oriental, limitrophe du département d'Oran, est devenu le principal centre d'approvisionnement. Cependant dans la région du Djendel, dans la plaine du Chelif, autour de Duperré et de Pont du Caïd, on récolte de belles qualités, supérieures même à celles de l'Oranie, qui sont usinées sur place par les exportateurs d'Alger.

Les commerces que nous venons de passer en revue consistent essentiellement, mais pas exclusivement, en exportations de produits algériens. D'autres, non moins importants, approvisionnent la colonie de ceux qu'elle ne peut fournir et reposent exclusivement sur les importations. Ils sont nombreux et variés ; mais pour la plupart, il est difficile de faire exactement la part des affaires de gros et du commerce de demi-gros, voire même de détail. Aussi devons-nous nous borner ici à parler des commerces de gros nettement concentrés dans quelques grandes maisons vraiment spécialisées. A ce point de vue, les quatre principaux sont ceux des tissus, des denrées coloniales, du bois et du charbon ; ils représentent en valeur près de 40 % des importations².

1. En 1926, le port d'Oran a exporté 273.547 quintaux, celui d'Alger 156.305. Les ports de l'Oranie ont expédié au total 429.282 quintaux. (*Exposé des trav. ch. de com. Oran, o. c.*, p. 810 et 819).

2. C'est la proportion que l'on peut calculer au moyen des statistiques douanières. En 1926, ces articles y figurent pour 626.539.000 francs sur 2.223.855.000 francs soit 28 % ; mais dans ce dernier total sont compris les colis postaux dont beaucoup contiennent des tissus, et qui sont évalués à 315.485.000 francs ; par ailleurs, cette année-là, en raison des grèves anglaises, les importations de houille ont été exceptionnellement faibles.

Le commerce des tissus est certainement le plus important de tous les commerces d'importation : en 1926, la statistique douanière portait inscrite sous cette rubrique une valeur de près de 300.000.000 francs, certainement inférieure à la réalité¹. Alger est incontestablement la première place de la colonie pour cet article, et depuis la guerre, le chiffre des marchandises de ce genre entrées par son port dépasse celui d'Oran et de Philippeville réunis². Le nombre des maisons est d'environ 70, si l'on y comprend quelques maisons qui pratiquent aussi le commerce de demi-gros. La grande majorité est française ; quatre ou cinq seulement sont dirigées par des Indigènes³. Il est vrai que l'on ne compte pas dans ce nombre les commerçants Mozabites, qui cependant ne sont pas seulement des détaillants, mais qui pratiquent aussi le commerce de demi-gros avec des chiffres d'affaires parfois très supérieurs à un million. L'aire d'expansion du commerce algérois des tissus dépasse de beaucoup les limites du département, grâce surtout à la clientèle indigène qui absorbe la plus grande partie des tissus de coton. Ce sont d'ailleurs ceux qui constituent le principal objet de ce trafic⁴. La France est représentée dans le total des importations de tissus par

1. Exactement 290.823.000 francs. Mais il faudrait, comme on vient de le dire, ajouter une partie de la valeur des colis postaux. On estime, au *Syndicat commercial d'Alger* que un quart au moins des importations (ad valorem) consiste en tissus. (Rapport de M. Albert Stora, 1929).

2. Oran a importé en 1926 pour une valeur de 128.290.000 francs en tissus ; Philippeville, pour 123.170.000 francs. (Dir. des Douanes de l'Algérie. *Doc. stat.*, année 1926, p. 255).

3. On en comptait 8 à 10 avant la guerre.

4. 203.208.000 francs en 1926 sur 290.823.000 francs. (*Doc. stat.*, 1926-27, p. 316-319).

une proportion de près de 95 %¹. La région de Rouen a conservé le premier rang pour les cotonnades. La consommation des Indigènes a augmenté très sensiblement depuis la guerre ; le fait est patent et signalé par tous les commerçants. L'émigration ouvrière en France en a été la principale cause. La prospérité du commerce des tissus est l'indice le plus certain que l'on puisse citer de l'enrichissement de nos sujets. Fait caractéristique, l'article spécialement fabriqué pour la clientèle indigène est de plus en plus délaissé, au profit de l'article proprement français. Avant la guerre, les Indigènes achetaient de préférence des tissus à bon marché écrus ou blanchis et des tissus unis, alors qu'aujourd'hui ils recherchent des tissus d'une qualité bien supérieure et d'un prix beaucoup plus élevé. Les maisons de gros d'Alger approvisionnent celles de demi-gros de l'intérieur et la diffusion des marchandises se fait des petits centres aux marchés des douars et jusque dans l'Extrême Sud ; les Kabyles en sont les agents les plus actifs, ils concurrencent de plus en plus et jusque sur la place d'Alger le commerce des Mozabites.

Alger occupe aussi le premier rang dans le commerce des denrées coloniales. Ses quinze maisons, dont six sont entre les mains d'Indigènes, étendent leurs affaires dans le département de Constantine et jusqu'en Tunisie, tandis que du côté de l'Ouest, la lutte est plus difficile avec Oran qui a conquis par exemple la place d'Orléansville. Plusieurs maisons sont d'ailleurs importatrices d'autres denrées, telles que les huiles et les savons. Pour ce dernier article, ainsi que pour le

1. En 1926, 277.140.000 francs sur 290.823.000.

café, le sucre et le thé, dont la consommation va en augmentant, la population indigène constitue la plus grosse clientèle. Les affaires se font généralement par l'intermédiaire de Marseille ; mais pour le café particulièrement, depuis une vingtaine d'années, il y a tendance à traiter, non plus avec Marseille ou Le Havre, mais directement avec le marché américain ; la marchandise est transbordée à Marseille, mais accompagnée de connaissements directs d'Amérique sur Alger. Pour les autres denrées, Marseille conserve le premier rang, particulièrement pour les huiles d'arachide qui ont décidément refoulé celles de coton, de sésame, et n'ont pu être détrônées par celles de soja ¹.

Le commerce d'importation des bois a son siège principal à Alger ². La prospérité de l'industrie du bâtiment et le développement du vignoble algérien en sont les principales causes. Trois grandes maisons de la place, dont deux possèdent des scieries, expédient jusqu'à Sétif d'une part, Tiaret et Relizane de l'autre. Si la France figure au premier rang pour l'importation du bois en général, les bois de construction viennent néanmoins principalement de Suède, de Yougoslavie, d'Autriche

1. En 1926 (*Doc. stat.*, p. 257-263), il a été importé à Alger 38.410 quintaux de cafés non torréfiés, pour une valeur de 56.079.000 francs, 135.656 quintaux de sucre raffiné, soit pour 37.321.000 francs, 2.095 quintaux de thé (commerce spécial) soit pour 4.650.000 francs, 40.377 quintaux d'huile d'arachide, soit pour 26.245.000 francs. Les huiles de soja, de plus en plus délaissées, sont représentées par 10.854 quintaux, en valeur 6.101.000 francs. Au total les denrées coloniales sont estimées à 136.994.000 francs.

2. En 1926, il a été importé par le port d'Alger 65.867 tonnes de bois destinés à la construction, à l'agriculture et à la tonnellerie, en valeur 62.175.000 francs. Le port d'Oran a importé 32.627 tonnes. (*Doc. stat.*, p. 267-269 et *Exposé des trav. ch. com. Oran*, p. 814).

et de Roumanie¹, et ce sont ceux qui font l'objet principal du commerce algérois.

Plus important assurément apparaît le commerce du charbon, dont le port d'Alger était jusqu'en 1927 le premier importateur et réexportateur. On a vu plus haut² comment Oran a pris sa place et pour quelles raisons ; dans l'état actuel des choses, le charbonnage revient plus cher dans le port de la capitale. La caractéristique de ce commerce est d'être avant tout anglais, non seulement par l'origine de la marchandise, mais aussi par la direction des affaires ; du reste il en a toujours été ainsi. Parmi la vingtaine de maisons établies sur la place, il y en a au moins douze qui ont cette origine, en dépit des dénominations qui pourraient faire croire à une participation importante du commerce français. Une maison allemande a reparu, travaillant d'ailleurs jusqu'ici avec des charbons anglais. Parmi les firmes françaises, il n'y en a vraiment qu'une que l'on puisse considérer comme purement algérienne³. Si le tonnage manipulé a diminué depuis la guerre, en revanche le nombre des maisons a augmenté ; cet éparpillement ne paraît pas avoir été favorable au développement des affaires. Il semble bien que la condition essentielle, pour leur prospérité comme pour celle de la relâche, soit la concentration des capitaux sur quelques entreprises

1. Les statistiques de la Douane ne mentionnent l'Autriche que pour des quantités insignifiantes ; mais les bois de provenance autrichienne transitent en réalité par Fiume, Gravosa et même Galatz et sont portés au compte de la Yougoslavie et de la Roumanie.

2. Voir p. 675.

3. Une grande société locale d'armement s'équipe actuellement en vue du charbonnage.

disposant d'un outillage perfectionné à grand rendement ; une évolution paraît se produire dans ce sens.

Ces quelques vues, qui ne peuvent être que des aperçus, suffisent cependant pour faire ressortir le rôle de premier plan qui revient au commerce d'Alger et pour démontrer que l'on ne saurait chercher ailleurs la capitale économique de l'Algérie. On peut y ajouter un autre témoignage. Alger est, pour la colonie, le principal siège des grandes sociétés de crédit, Banque de l'Algérie, Compagnie Algérienne, Crédit foncier et agricole d'Algérie et de Tunisie, Crédit Lyonnais, Société générale, Société Marseillaise de crédit, Banque industrielle de l'Afrique du Nord, Barclays Bank. La plus importante ¹, la Banque de l'Algérie, a réalisé, dans les six dernières années, une moyenne d'escomptes et d'encaissements d'environ 8 milliards, chiffre total pour la colonie ; or l'établissement d'Alger figure dans ce nombre pour près de 5 milliards 500 millions, c'est-à-dire, dans une proportion de 68% ². Les effets sur la France représentent dans ces opérations 57%, ceux sur Alger et son département 35% ³.

L'examen du mouvement des marchandises dans les gares d'Alger conduit aux mêmes conclusions. En 1926, il a été reçu et expédié par toutes les gares d'Alger 1.508.866 tonnes,

1. Voir *Exposé de la sit., o. c.*, 1927, p. 512-513.

2. Exactement 5.488.635.212 francs sur 8.065.116.696 francs, chiffres calculés d'après les tableaux (Exercices 1922-23 à 1927-28) qui nous ont été communiqués par la Direction de la Banque de l'Algérie, à laquelle nous adressons ici nos remerciements, en la personne de M. Ernest Picard, Directeur général et de M. Lévy, Sous-directeur général.

3. *Idem.*

dont 1.485.196 tonnes en petite vitesse et 22.670 en grande vitesse. Le tonnage, petite vitesse, des gares d'Oran, les plus importantes après celles de la capitale, a été de 998.952 tonnes¹. Dans la même année, il a été manipulé dans les gares d'Alger et d'Alger-Agha 681.939 colis postaux², et sur les quais du port 1.081.353³, soit un total de 1.763.292 représentant un poids de 12.125.506 kilos. Ces chiffres sont suffisamment éloquentes.

1. Ces chiffres nous ont été obligeamment fournis par les administrations des diverses compagnies, C. F. R. A., P. L. M. et État Algérien. Le détail est le suivant :

	Petite vitesse			Grande vitesse		
	C.F.R.A.	P.L.M.	Etat A.	C.F.R.A.	P.L.M.	Etat A.
Arrivages.....	{ 473.667 ^t	522.050 ^t	106.988	{ 4.220.	3.844 ^t	4.718
Expéditions....		255.460	127.031		3.050	5.838
Totaux.....	1.485.196 ^t			23.670 ^t		
Total général.	1.508.866 ^t					

Le mouvement sur les voies de quai figurant dans ce total pour 1.057.770 tonnes, (voir p. 739) il reste pour la ville 451.096 tonnes.

2. Soit pour le détail :

	Arrivages		Expéditions	
	Etat A.	P.L.M.	Etat A.	P.L.M.
Gare d'Alger.....	70.852	209.720	124.537	134.895
Gare d'Alger-Agha....	6.799	5.868	83.341	45.927
	3.243qx	15.680	10.413qx	10.100
	523	390	4.759	3.350
	293.239	19.833qx	488.700	28.622qx

Total général : 681.939 de 121.255 quintaux.

3. *Doc. stat.*, 1926-27, p. 366 et 345. Aux arrivages : 957.229 de 63.675 quintaux aux expéditions : 124.124 de 9.122 quintaux.

CONCLUSION

ALGER CAPITALE

ALGER CAPITALE

Parvenus au terme de cette étude, nous nous trouvons ramenés à la question qui faisait l'objet du début ; sans doute est-il permis maintenant de distinguer plus clairement toutes les raisons qui justifient le titre de capitale, auquel Alger a bien le droit de prétendre. Cette dénomination peut d'ailleurs être entendue dans un sens absolu ou relatif, et envisagée de deux points de vue, l'un intérieur et algérien, l'autre extérieur et français.

Il y a, pour une ville, plusieurs manières d'être capitale, et au cours de son histoire, elles peuvent n'avoir pas été les mêmes : Alger en est un exemple. Modeste municipale à l'époque romaine, petite cité berbère jusqu'au ^{xvi}^e siècle, elle est devenue tout d'un coup capitale, parce que des aventuriers venus du Levant s'y sont installés, sur l'invitation d'autres pirates musulmans, et plus solidement qu'eux ; parce qu'ils ont créé un État qui, pour la première fois, constituait par ses limites ce que nous appelons l'Algérie¹ ; parce qu'ils ont établi leur place de commandement politique et militaire au centre de leurs premières conquêtes, à mi-chemin entre Djid-

1. G. Marçais. *Histoire d'Algérie*, o. c., p. 162.

jelli et Mostaganem¹. C'était une fortune subite et imprévue, dont Alger était redevable à la mer et au brigandage maritime.

Capitale, la ville des corsaires le fut aussi par le chiffre de sa population. Au milieu du xvii^e siècle, à l'époque la plus prospère de la course, plus de 100.000 habitants se serraient entre ses murs. Le peuplement s'était fait surtout par l'immigration d'outre-mer, avant comme après la venue des Turcs. Ville de réfugiés, Juifs et Musulmans d'abord, puis centre d'attraction pour tous les aventuriers de la Méditerranée, Alger ne recevait qu'un faible appoint des pays de l'intérieur. Les Turcs se méfièrent toujours des « Berraniya », les surveillèrent et leur mesurèrent la place dans leur cité. On a vu comment cette population, essentiellement allogène, ne cessa de s'éclaircir, du jour où l'unique source de ses richesses fut menacée d'être tarie.

Quant à faire d'Alger une capitale commerciale, ou même simplement un centre économique, les Turcs n'y songèrent jamais. Ils n'exploitèrent sa position dans la Méditerranée occidentale que pour les avantages qu'elle pouvait procurer à leurs entreprises de corsaires. Ils ne se préoccupèrent à aucun moment d'en faire un débouché de l'arrière-pays. Ils ne s'intéressaient guère aux territoires de la Régence que pour les tributs qu'ils en tiraient, et que leurs mahallas allaient chaque année recueillir, les armes à la main. De favoriser la production et les exportations, ils n'avaient cure ; ils les contrariaient plutôt. Ils laissaient incultes la plus grande partie du Sahel et de la Mitidja ; ils s'en remettaient aux Arabes et

1. E. Mercier, *o. c.*, III, p. 29.

aux Kabyles du soin de ravitailler leur capitale, qui se trouvait parfois menacée de la disette et littéralement bloquée par les tribus. Si quelques produits du pays réussissaient à sortir par le port d'Alger, c'était grâce aux Juifs et aux rares maisons européennes établies à Alger. Du reste, les gouvernants n'avaient même pas pris la peine de le relier à l'intérieur par des routes convenablement entretenues : au début du *xix^e* siècle, celle de Blida était la seule qui fût praticable au charroi ; toutes les autres n'étaient que de mauvais sentiers. Alger restait ainsi enfermé dans le cadre naturel le plus étroit, tel que nous l'avons décrit au commencement de cette étude, sans que pût jouer aucune des circonstances qui devaient concourir plus tard à en faire un centre économique.

L'Alger des Français a pris la succession de celui des Turcs comme capitale politique et administrative, sans que l'on puisse d'ailleurs établir la moindre analogie entre les liens qui unissent le gouvernement de notre colonie à celui de la Métropole et le lien de suzeraineté purement nominale qui rattachait si mal la Régence à la Sublime Porte. Siège du Gouvernement général de l'Algérie et des Délégations financières, Alger est aussi le centre de tous les services administratifs et judiciaires.

C'est incontestablement aussi la capitale militaire ; le commandement de la *xix^e* région s'étend au Sud jusqu'aux limites du Sahara Soudanais ; Alger est d'autre part le centre de la défense des côtes de l'Afrique du Nord. Certes, en tant que place et que port de guerre, malgré l'importance de sa garnison, Alger ne réalise pas la conception qui prévalut pendant plus de vingt ans lorsqu'au lendemain de l'occupation, on songeait à en faire un Toulon africain. Nous avons

montré combien cette fausse destination, explicable en son temps, fut préjudiciable aux intérêts urbains ; elle le fut certainement beaucoup moins au port, qui en tira le bénéfice d'une superficie considérable pour l'époque.

Cette conception d'Alger comme une ville essentiellement militaire a dû céder devant une autre, parce que la colonisation, la mise en valeur de l'arrière-pays, l'exécution des grands travaux publics lui ont donné une signification nouvelle et en ont fait ce qui jamais n'avait été réalisé avant notre occupation : une grande place de commerce, une porte de sortie pour les produits d'une vaste région. A ce point de vue, Alger est bien, non seulement une capitale régionale, mais aussi la capitale économique de l'Algérie. Sa position géographique n'a pas été une circonstance secondaire, parmi celles qui ont contribué à lui conférer ce rôle. Après la conquête et la pacification du Tell, l'ouverture des routes et la construction des voies ferrées en ont fait un centre d'attraction et de rayonnement, en relation avec des régions de ressources variées : il n'est pas un produit du sol ou du sous-sol de l'Algérie qui ne soit ou n'ait été représenté parmi les marchandises amenées de l'Ouest, du Sud ou de l'Est sur les quais de son port ; nous avons vu par ailleurs qu'Alger est un vaste entrepôt distributeur des produits importés. Assurément il y a, pour le commerce algérien, d'autres capitales régionales. Oran en est une, qui a même l'ambition de dépasser Alger ; son port est arrivé à conquérir le premier rang par le tonnage de jauge ; dans son hinterland se révèlent des ressources plus variées que celles de l'hinterland algérois, et du côté du Maroc les horizons ouverts au commerce oranais apparaissent plus étendus que ceux de l'Ouest algérois, borné par les fron-

tières commerciales de l'Oranie que se disputent les deux places rivales. Mais, du côté de l'Est et malgré l'existence de deux centres, le marché de Constantine et le port de Bône, les affaires d'Alger débordent hors des limites de la colonie et son rayon d'action s'étend jusqu'à Tunis même ¹.

Par le chiffre de sa population, par le groupement humain dont l'agglomération dépasse les limites de la commune, Alger justifie pleinement son titre de capitale, au sens absolu et relatif du terme. Des 45 hectares qui suffisaient, en 1830, à contenir sa population de 30.000 habitants, la superficie couverte de constructions denses est passée à environ 1.500 où sont abrités plus de 270.000. Et ce n'est pas seulement par cette supériorité numérique qu'Alger se révèle la ville la mieux qualifiée pour être le premier centre du peuplement algérien, mais par la composition même de sa population et par le dosage des éléments dont elle est formée : c'est là en effet que les éléments d'origine européenne sont distribués selon les proportions les plus voisines de celles qui les représentent dans le peuplement de la colonie entière, dont elle est ainsi une image fidèle ; quant aux Indigènes, ils n'y sont ni en majorité comme à Constantine, ni en très faible minorité comme à Oran. Le premier de ces deux faits est évidemment la conséquence d'une position centrale par rapport à l'Espagne, à la France, à l'Italie et à Malte. Alger est en outre la ville la plus tentaculaire de l'Algérie ; on a vu combien forte est sa puissance d'attraction sur les populations indigènes, bien au-delà des limites du département. Enfin, c'est la véritable capitale du

1. Dans l'exercice 1926-27, les effets sur Tunis escomptés à Alger ou reçus à l'encaissement par la Banque de l'Algérie ont représenté la valeur de 85.184.203 francs.

tourisme, après avoir été celle de l'hivernage. A cela concourent son prestige de grande ville, les souvenirs du passé, sa position dans la colonie, les facilités offertes par les services maritimes, son rôle de port d'escale sur une des grandes routes de la Méditerranée, l'organisation des moyens de transport terrestres, et par dessus tout le charme et la beauté du site et des environs, qui en font la plus belle façade et la plus belle porte d'entrée de l'Algérie.

Alger fait réellement figure de capitale. Ceux qui, l'aperçoivent pour la première fois de la haute mer, par une matinée claire, sont saisis par la grandeur du panorama de constructions qui se déroule sans arrêt de la Pointe Pescade jusqu'à Maison-Carrée. D'un point de vue plus proche, du môle Nord par exemple ou des hauteurs de Kouba, on découvre quelques traits plus précis révélateurs du passé ou quelques signes précurseurs de l'avenir : des nuances plus éclatantes dans la blancheur générale qui signalent la plus vieille ville ou la plus jeune, des impressions de densité ou d'éclaircies jusqu'à l'éparpillement, des pointes avancées poussées par les constructions dans la verdure des coteaux qu'elles escaladent en colonnes ou des petits groupes plus épars qui semblent, par un travail de cheminement surnois, chercher à se rejoindre, en un mot tout ce que traduit la vision attentive d'une grande agglomération moderne englobant une cité ancienne. Malgré son air de jeunesse, Alger n'est pas en effet la ville coloniale champignon. Il y a dans son histoire des époques, bien différentes, dont le souvenir peut être évoqué par un visiteur tant soit peu averti, s'il ne se contente pas d'un classement trop simpliste d'impressions superficielles, ni de la seule distinction d'une Casbah indigène et d'une ville européenne.

S'il suit le littoral et le front de mer de la Pointe Pescade jusqu'à Hussein Dey, il trouvera sur son chemin de quoi reconstituer tout un passé de plusieurs siècles et de quoi illustrer particulièrement l'histoire de l'œuvre française. Les restes pittoresques des batteries turques de la Pointe Pescade et du Fort des Anglais le reporteront au temps de l'Alger « bien gardé », toujours en défense contre les tentatives de débarquement. Les cabanons qui surmontent les promontoires rocheux et bordent les criques de la côte de Saint-Eugène lui rappelleront l'origine de la petite ville née de la villégiature estivale et des guinguettes, à l'époque du Second Empire, tandis que le magnifique ouvrage du boulevard Front de mer et la voie ferrée qui l'emprunte le ramèneront à des années toutes contemporaines. Le petit îlot des vieilles constructions mauresques qui déborde le quai du boulevard Amiral Pierre évoquera l'aspect de l'Alger des Turcs et des constructions juchées sur les falaises battues par la mer. Malgré quelques transformations, il n'aura pas de peine à reconstituer avec la darse de l'Amirauté et ses vieux murs l'ancien port des corsaires. Et de là jusqu'au fond de la baie de l'Agha, toute l'histoire du nouveau port et de sa progression vers le Sud peut être suivie et datée dans ses phases successives. Les bastions des boulevards, les musoirs des môles, les voûtes plus sombres et moins ouvertes du boulevard Carnot disent suffisamment que ces fronts de la ville et du port ont fait partie d'un programme militaire, tandis que la destination nouvelle de l'Alger maritime et son adaptation à sa grande fonction commerciale sont révélées par les réaménagements modernes de son ancien port, par l'outillage de l'arrière-port, par celui des chantiers du futur bassin de Mustapha.

Les aspects très variés de la ville racontent, eux aussi, toutes les vicissitudes de son histoire ; chaque quartier a sa physionomie particulière, son style, pourrait-on dire, qui lui assigne une date. Haute ville de la Casbah, qui, pour n'avoir pas été l'asile inviolé de la population indigène, conserve néanmoins, malgré des juxtapositions fâcheuses, tous les caractères de l'ancienne cité ; quartiers de la Marine et de l'ancienne Préfecture, des rues Bab-el-Oued et de Chartres, où, dans le pâté des constructions de la première époque française (1830 à 1850), survivent des maisons mauresques, des cours à galeries, des passages voûtés, témoins de la vieille ville turque envahie, mutilée, déformée, reconstruite selon les formules du temps de Louis-Philippe. On retrouve cette architecture çà et là, dans le quartier d'Isly, aux alentours de la rue centrale, comme on retrouve aussi les premières solutions données à un problème difficile, celui d'édifier une ville sur des pentes escarpées et ravinées, au moyen de nivellements, de comblements, de rampes, de paliers, d'escaliers qui en firent une espèce de Casbah européenne, mieux ouverte assurément, mais par endroits tout aussi accidentée. La place du Gouvernement, centre de la ville jusqu'à une date contemporaine, apparaît, par les aspects de ses quatre faces, comme la synthèse de quatre époques : vieille mosquée de la Pêcherie à l'Est, hôtel de la Tour du Pin (1836) et maison Bastide (1840) au Nord, constructions de 1850 à 1860 à l'Ouest et sur une partie du côté Sud, de 1880 à l'angle du boulevard de la République. Les rues de la Lyre, Randon et Marengo représentent l'exécution tardive et plusieurs fois interrompue du vieux programme de 1846, conçu pour donner à la population européenne enfermée dans une enceinte fortifiée une compensation

de l'emprise des établissements militaires sur les meilleurs emplacements. Au-delà de ces quartiers, on entre dans la ville moderne ; là même trois époques, celle de 1880-1890, celle d'avant-guerre (1896-1914) et l'actuelle ont marqué nettement leur empreinte : quartiers de l'ancienne Poste et de la rue Michelet inférieure pour la première, de la nouvelle Poste, du boulevard Laferrière, de la rampe Bugeaud, de l'Esplanade Bab-el-Oued pour la seconde, et pour la troisième, de Mustapha Supérieur, du Telemly, de la Redoute et de Notre-Dame d'Afrique, avec leurs petits lotissements ou leurs énormes constructions en ciment armé. Mais dans cette ville même, des témoins assez nombreux, isolés ou groupés, rappellent les anciens aspects des deux faubourgs, les alignements de maisons basses consacrées à la boisson, les anciens terrains vagues parsemés de villas et de jardins, la ville d'hiver de Mustapha aujourd'hui bien entamée ; à Belcourt et au Hamma devenus la cité industrielle, quelques traces subsistent encore des anciens jardins maraîchers qui nourrissaient la ville. Un passé qui se traduit sous des formes aussi diverses confère à une ville comme Alger les titres de noblesse d'une capitale ancienne. Elle ne s'y confine pas du reste ; elle veut être aussi moderne que les plus modernes, et ce n'est pas un des moindres signes de cette ambition que l'existence d'une opinion publique instruite des exigences de l'urbanisme contemporain et témoignant d'une volonté ferme de leur faire donner satisfaction.

Alger possède enfin un autre titre qui, à lui seul, suffirait à justifier son rang dans l'Algérie : c'est vraiment, à tous égards, la ville la plus française. Il y a beau temps que les artistes et les écrivains en quête d'orientalisme lui ont reproché de ressembler à une ville de la Métropole. Ce n'est point une simple

apparence extérieure. Elle est française par la place que l'élément national occupe dans sa population, par le culte touchant que les Algérois originaires de nos vieilles provinces entretiennent pour leurs petites patries, par les relations économiques de tous genres qui la rattachent si étroitement à la mère-patrie ; elle l'est sans doute encore plus parce que nulle autre n'est aussi bien armée pour travailler à l'œuvre de culture intellectuelle, artistique et morale que la France poursuit dans sa grande colonie africaine.

Alger est en effet tout d'abord la capitale universitaire : il n'est pas besoin d'insister sur le sens ni sur l'importance de cette fonction dans un pays de peuplement aussi bigarré, où la mission d'assurer la conservation, la pénétration et la prédominance de la civilisation française prend le caractère d'une nouvelle, et qui plus est, d'une perpétuelle conquête. Or, pour l'accomplissement de cette œuvre, la capitale dispose de tous les ordres d'enseignement. Ses écoles primaires publiques et privées sont fréquentées par plus de 24.000 élèves des deux sexes ¹. On se représente l'effort qu'a nécessité et que nécessite encore l'accroissement rapide de la population urbaine, en songeant que de 1883 à 1923, il a fallu, pour satisfaire à la demande des parents, créer 48 écoles nouvelles,

1. A la rentrée d'octobre 1928, on comptait : pour l'enseignement public, 8.870 élèves dans les 31 écoles de garçons (7 à Bab-el-Oued, 10 dans Alger centre, 11 à Mustapha, 3 écoles indigènes) 7.353 dans les 31 écoles de filles (7 à Bab-el-Oued, 10 dans Alger centre, 12 à Mustapha, 2 écoles indigènes), 4.130 dans les écoles maternelles (6 à Bab-el-Oued, 7 dans Alger centre, 10 à Mustapha), 586 dans les écoles mixtes (2 à Bab-el-Oued, 1 dans Alger centre, 1 à Mustapha) ; pour l'enseignement privé, 444 dans 6 écoles de garçons, 2.210 dans 17 écoles de filles, 479 dans 3 écoles maternelles. Au total 23.972

153 classes de 60 élèves ¹, que les dépenses scolaires du budget municipal avaient plus que triplé de 1900 à 1917 ², et que, sans la loi de 1920 ³, la Ville n'aurait pu supporter une charge devenue chaque jour plus lourde. L'enseignement primaire est dispensé largement, sans aucune distinction d'origine, aux étrangers comme aux Français, aux Indigènes comme aux Européens. Si les enfants Musulmans peuplent exclusivement cinq écoles ⁴ qui leur sont réservées, ils ont aussi libre accès dans toutes les autres, où, loin de le redouter, ils recherchent le contact de la population scolaire européenne. On en comptait, en octobre 1928, 3.407 ⁵ dont 1.656 instruits dans les écoles spécialement indigènes. Sans doute peut-on regretter, ici comme ailleurs, l'absence de tous les enfants qui sont soustraits à la scolarité par la négligence de leurs parents ou par un calcul d'intérêt mal compris, chiffre qui échappe à toute esti-

élèves. Ces renseignements nous ont été obligeamment fournis par M. Redon, inspecteur de l'Enseignement primaire.

1. De 1883 à 1893, 17 classes, de 1893 à 1905, 34, de 1905 à 1917, 121. En 1883, la place manque pour 2.000 élèves, pour 3.200 en 1905, pour 3.100 en 1911, pour 2.640 en 1916. En 1923, on n'est plus forcé de refuser que 124 élèves, d'ailleurs au prix d'une « hypertrophie chronique » des effectifs de classes (voir notre *Esquisse sur Alger, o. c.*, p. 215-211).

2. Elles sont passées de 239.576 francs à 797.435 francs.

3. La loi du 31 décembre 1920 a mis à la charge du Budget spécial de l'Algérie, pour une période de dix ans toutes les dépenses de construction, d'installation et d'agrandissement des écoles.

4. Dont 3 écoles de garçons (rue Montpensier, boulevard de Verdun et Belcourt) et 2 écoles de filles (rue Marengo et Belcourt). En 1928 on y compte 1.106 garçons et 550 filles.

5. Soit pour l'enseignement public, 2,028 dans les écoles des garçons, 968 dans les écoles de filles, 413 dans les écoles maternelles, 89 dans les écoles mixtes ; pour l'enseignement privé, 9 indigènes seulement, dont 5 dans les écoles de filles et 4 dans les maternelles.

mation. L'œuvre de diffusion de notre enseignement n'en apparaît pas moins considérable ¹.

L'enseignement primaire supérieur est donné à 650 élèves environ ², répartis entre deux écoles qui de bonne heure ont été reconnues insuffisantes ; deux autres vont être prochainement achevées et ouvertes, et ce ne sera pas le dernier effort.

L'enseignement secondaire est assuré à Alger par trois lycées de garçons et un lycée de filles, qui reçoivent annuellement plus de 3.200 élèves ³. Toutes les populations de la colonie y sont représentées ; en 1927, on y trouvait 137 indigènes et 97 étrangers.

Enfin l'Université d'Alger qui a succédé en 1909, aux Écoles Supérieures, compte dans ses quatre Facultés plus de 1.700 étudiants ⁴. Elle donne tous les enseignements des Universités de la Métropole et confère les mêmes diplômes. Bien que les études françaises et d'humanités y aient pris une place de plus en plus importante, elle n'a pas cependant perdu son caractère original d'Institut colonial et oriental, spécialisé dans les études africaines et musulmanes. Nombreux déjà sont, en Algérie, dans les carrières libérales du droit, de la médecine

1. Elle est d'ailleurs poursuivie activement, si l'on en juge par le nombre des groupes scolaires actuellement en voie de création : 3 à Bab-el-Oued dont une maternelle, 1 dans Alger centre, 8 dans Mustapha où les besoins sont les plus pressants et où se porte le principal effort de l'administration scolaire.

2. Dont 325 jeunes gens et 316 jeunes filles.

3. Lycées de garçons de Bab-el-Oued, de Mustapha et de Ben Aknoun (2.283 élèves en 1927). Lycées de filles (ancienne Ligue de l'Enseignement) 960 élèves. (*Exposé de la sit., o. c.*, p. 343 et 346).

4. Dont 820 à la Faculté de Droit, 430 à la Faculté de Médecine, 199 à la Faculté des Sciences, 271 à la Faculté des Lettres : au total 1720 étudiants en 1927 (*Exposé, o. c.*, p. 323).

et de l'enseignement, sans parler des autres, ceux qui, d'origine étrangère, ont acquis une deuxième naturalisation par la culture qu'ils doivent à la science française¹.

Alger exerce aussi, dans le domaine des arts, une influence qu'il faut souhaiter de plus en plus étendue. L'accueil qu'y rencontrent les productions de nos artistes, dans tous les genres, la faveur dont jouissent auprès du public les manifestations artistiques, de plus en plus nombreuses de ce fait même, les expositions, les concerts, les représentations théâtrales, démontrent suffisamment que, dans la capitale algérienne, il y a d'autres préoccupations que celle des affaires et des intérêts matériels. N'est-elle pas la mieux placée pour être, en cette matière aussi, la principale éducatrice et n'est-ce pas à elle que revient naturellement la mission de transmettre la tradition du goût français ?²

Il est donc permis de dire que, si l'Algérie est le prolongement de la France, suivant la formule devenue classique, c'est bien à Alger que sont noués les liens les plus forts qui unissent la Métropole à la colonie. Paris, Lyon, Marseille, Alger, telle est,

1. A l'Université sont rattachés le Service Météorologique et l'Observatoire de Bouzaréa. Alger possède en outre une Médersa où l'on donne la culture secondaire française à une cinquantaine d'étudiants indigènes, candidats aux fonctions de cadis et d'adels musulmans. La Bibliothèque nationale renferme environ 70.000 volumes et reçoit 130 revues ; il existe en outre une bibliothèque municipale assez riche et des bibliothèques populaires. Plusieurs sociétés savantes ont leur siège à Alger, où se publient également des revues, des journaux illustrés, voire même de la littérature.

2. Il existe à Alger une École Nationale des Beaux-Arts qui a reçu, en 1927, 453 élèves, et à côté de cette institution publique, une Société des Beaux-Arts prospère, un Conservatoire municipal ; le Musée des Beaux-Arts, le Musée des antiquités et de l'art musulman ont une réelle valeur. La villa Abd-el-Tif, à l'imitation de la villa Médicis, reçoit chaque année quelques pensionnaires.

dans les deux sens, la route la plus fréquentée par les hommes et les marchandises, entre la France et l'Afrique du Nord ; c'est aussi le chemin que suivent les idées sous les formes les plus variées. Mais voici que, conscient de ses droits de capitale, et de capitale dans toutes les acceptions du terme, Alger ne veut plus voir ses relations extérieures bornées, à 200 ou 300 kilomètres près, par les limites de ce Maghreb au Sud duquel s'étend la partie la plus grande de notre empire africain. Ces vastes domaines de l'Afrique occidentale française et de l'Equatoriale, dont nos coloniaux ont réussi à sauvegarder la continuité, sont-ils pour toujours condamnés à n'avoir d'issues que du côté de l'Atlantique, alors que de la Méditerranée au Congo Belge, par le Hoggar et le Tchad, on ne chemine que sur des terres françaises, alors que la façade la plus proche de la France, la seule qui lui fasse vis-à-vis, est précisément celle dont la porte centrale est Alger ? Si le Sahara doit cesser d'être un obstacle infranchissable — il a déjà cessé de l'être pour l'automobile et pour l'avion — si les études en cours conduisent à la construction d'un chemin de fer Transsaharien, Alger ne se résoudra pas facilement à rester à l'écart de la grande voie africaine. Au pis aller, on entrevoit quelques atténuations possibles à cet isolement : le branchement par la voie aérienne sinon par le rail, par la piste automobile suffisante pour le tourisme, voire même pour un trafic limité. Mais il y a encore à ces problèmes trop d'inconnues pour que l'on ne doive pas s'interdire les affirmations et les prédictions. Il est toujours permis de se laisser aller à des rêves ; par exemple à celui d'un Alger qui serait la capitale de l'Afrique française. Après tout, bien des rêves d'hier sont devenus des réalités d'aujourd'hui.

INDEX

A

- Abdéramès (rue des), 562.
 Abbassiya (Voir Beni Abbas).
 Abencérages (rue des), 549.
 Abou Hammou, I, 102 ; II, 107.
 Abrasion, 44, 51, 59.
 Abreuvoir (rue de l'), 480.
 Accaparement (par le Beylik), 109, 145, 146.
 Achir, 32.
 Aéroport, 724-727.
 Affreville, 510, 511, 704.
 Agglomérés, 679, 777.
 Agha (baie de l'), 41, 42, 43, 46, 47, 50, 51, 123, 361, 441, 811.
 Agha (faubourg et quartier), 44, 257, 259, 265, 266, 346, 347, 348, 349, 358, 360, 361, 363, 387, 398, 442, 471, 472, 474, 476, 484, 485, 535, 539, 759, 779.
 Agha (ferme de l'), 200.
 Agha (port de l'), Voir Arrière-port.
 Agrumes, 703, 704, 791.
 Ahmed Pacha, 286.
 Aimé, 448, 627.
 Ain Reboth, 220.
 Ain Taya, 55, 369, 616, 738, 741.
 Ain Zeboudja, 42, 58, 176, 447, 449, 450, 461, 463, 464.
 Ajaccio (climat comparé), 93, 94, 95.
 Akra (oued), 60.
 Albuquerque (rue d'), 562.
 Alcool, 692.
 Alfa, 706, 767, 778, 794.
 Alexandrie, 105, 131, 137, 156, 157, 158.
 Al Djefna (îlot de), 50, 101, 629, 630 ; — môle, 630, 636, 640, 643, 648, 659, 661, 678.
 Alger (origine du nom d'), 103, 104.
 Alkermimout (rue d'), 562.
 Ali Agha, 116, 122, 123, 200.
 Ali Bitchnine, 132.
 Alicante, 35, 125, 571, 684.
 Alignement (plans d'), 214, 217-220, 223-229, 251, 254, 259, 261, 270, 271, 272, 275-285, 289, 290, 325, 351, 388, 414, 415, 416, 417 ; — commission d'alignement, 225, 226, 228, 256, 261, 270, 271, 272, 274, 276, 277, 280, 281, 285, 287, 288, 290, 292, 293, 299, 307, 333, 340, 352, 358, 365.
 Allemagne (relations maritimes et commerciales), 159, 690, 695, 696, 700, 707, 709, 731, 732.
 Allotissement, 415, 416, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 435, 436, 439.
 Allumettes, 776.

- Alma, 789.
 Alsace (rue d'), 473.
 Amérique centrale, 734.
 Amérique du Sud, 734.
 Ameublement, 774, 775.
 Aneur el Ain, 56.
 Amiral Pierre (boulevard), 395, 438, 484, 811.
 Amirauté, 41, 51, 101, 109, 110, 116, 324, 628, 642, 811.
 Amplitude thermique annuelle, 63.
 Amsterdam, 148.
 Andalous, 105, 110, 119.
 Andrieu (projet), 419.
 Anfreville (rue d'), 277, 562.
 Anglais, 127, 150, 355, 423, 581, 582, 603, 604.
 Anglais (fort des), 51, 122, 177, 264, 811.
 Angleterre (relations maritimes et commerciales), avant 1830 : 116, 123, 131, 134, 145, 151, 153, 154, 155, 158, 159, 160, 161 ; — après 1830 : 645, 685, 690, 694, 695, 696, 700, 701, 706, 709, 711, 730, 734.
 Anglo-Maltaï (Voir Maltaï).
 Annibal (rue d'), 549.
 Apollon (café d'), 239, 332, 336.
 Aqueducs, 58, 175, 176, 201, 351, 447, 448, 449, 450, 451, 457, 461, 463, 464, 465, 466.
 Aqueduc (rue de l'), 252, 253, 254.
 Arab Ahmed Pacha, 110, 116, 117, 118, 129, 175, 176, 184.
 Arabes (avant 1830), 127, 139, 185, Arabie, 195.
 Arabophones, 545-547, 549.
 Aragon, 104, 105, 125.
 Arba (l'), 369, 616, 652, 737, 789.
 Arcades, 206, 207, 209, 213, 221, 252, 271, 272, 282, 307, 317, 334, 412.
 Arcades (chemin des), 42, 388, 415, 432.
 Arles (pierre d'), 56.
 Armement algérois, 660, 721, 722, 735.
 Aroudj, 106, 107, 110, 117, 125, 127.
 Arrière-port, 358, 359, 360, 364, 365, 391, 394, 397, 398, 407, 474, 478, 625, 653-656, 658, 659, 661, 663, 666-673, 811.
 Arrondissements (population des), — premier, 521, 522, 524-526, 550, 552, 570, 572, 573, 574, 577, 578, 579, 581 ; — deuxième, 522, 523, 549, 555, 557, 567, 574, 575, 579 ; — troisième, 522, 526, 527, 549, 552, 567, 574, 579, 581 ; — quatrième, 528-530, 558, 563, 566, 567, 574, 579, 581 ; — cinquième, 501, 502, 530-534, 558, 563, 566, 570, 572, 573, 574, 578, 579, 581 ; — sixième, 537, 539, 540, 541, 542, 558, 574, 579 ; — septième, 537-539, 542, 549, 557, 558, 566, 574, 578, 579 ; — huitième, 537, 539, 540, 542, 566, 574, 579.
 Arsenal d'artillerie, 225, 256, 257, 261, 305, 326, 343, 346, 379, 380, 389, 400, 401, 416, 417 ; — du Génie, 304 ; — maritime, 318, 632, 636, 637, 640-642.
 Artisans indigènes avant 1830, 162, 163, 164, 168, 171 ; — après 1830, 754-758.
 Arzeu, 38, 751, 794.
 Atlas (eaux de l'), 60, 446, 454, 455, 456, 459, 462, 463, 464, 465.
 Atlas (rue de l'), 479, 549.
 Audoyer (projet), 462.
 Aumale, 481, 510, 511, 607, 616, 704, 706, 736, 737, 776.
 Aumale (duc d'), 352.

- Aumale (rue d'), 480.
 Automne, 66, 67, 68, 80, 86, 87, 88.
 Automobiles, 481, 482, 692, 693, 696, 736, 740, 741, 743, 760, 771, 772, 773.
 Autriche, 645, 732, 799.
 Autriche-Hongrie, 691, 695, 732.
 Averses, 85, 89, 90, 95, 96, 469, 474, 475, 477.
 Aymard (projets), 452, 453, 459.
 Azeffoun, 157, 612, 684, 736, 738.
- B
- Baba Ali (eaux de), 59, 60, 452, 454, 455, 459, 460, 461, 463, 464, 465, 466.
 Baba Ali Neksis, 111, 177.
 Bab-Azoun (fort) après 1830, 230, 251, 269, 312, 315, 319, 360, 397, 398, 412, 424, 425, 633, 642. (Avant 1830, voir Bordj).
 Bab-Azoun (porte) — avant 1830, 52, 110, 118, 120, 162, 167, 184 ; — après 1830, 205, 217, 237, 251, 259, 276, 283, 363, 370.
 Bab-Azoun (rue), 100, 120, 205, 211, 213, 217, 219, 221, 244, 245, 250, 269, 271, 275, 286, 307, 337, 372, 419, 438, 471, 480, 483, 484, 486, 562, 563, 785, 786.
 Bab-Azoun (quartier), 218, 252, 253, 263, 268, 273, 419, 559.
 Bab-Azoun (faubourg) — avant 1830, 127, 129, 164, 182, 184, 185 ; — après 1830, 240, 250, 251, 253, 256, 258, 259, 260, 282, 284, 286, 292, 300, 304, 317, 325, 337, 358, 380, 480, 501.
 Bab Djedid, 120.
 Bab Djezira, 120.
 Bab-el-Bahr, 120.
 Bab-el-Hout, 120.
 Bab-el-Oued. Topographie, 40, 45, 46, 47, 51, 110 ; — porte, 120, 162, 167, 176, 179, 184, 200, 205, 214, 215, 237, 276, 279, 345, 382, 448.
 Bab-el-Oued (rue), 100, 205, 211, 213, 214, 221, 245, 269, 271, 307, 365, 372, 396, 400, 480, 484, 486, 524, 550, 562, 569, 573, 785, 812.
 Bab-el-Oued (faubourg et quartier), — avant 1830, 164, 184, 185 — après 1830, 200, 240, 250, 251, 257, 259, 260, 261, 265, 268, 298, 302, 304, 343, 344, 345, 346, 369, 373, 375, 378, 380, 382, 384, 385, 396, 401, 405, 406, 408, 409, 411, 413, 432, 433, 434, 441, 442, 451, 472, 474, 481, 486, 489, 500, 528, 597, 598, 599, 600, 602, 758, 761, 763, 766, 778, 785 — population (Voir cinquième arrondissement).
 Bacri, 143, 148, 286.
 Badestan, 166.
 Bagnes, 148, 175.
 Bainem, 599.
 Bains Romains, 373, 596, 597, 599.
 Baldis, 127.
 Baléares, 34, 39, 125, 127, 568, 571.
 Balensi, 673, 676, 678, 681.
 Ballyet, 288, 292, 299, 317.
 Balthazar (rue), 252.
 Banques, 337, 800, 809.
 Baraki (eaux de), 59, 60, 452, 453, 463, 464, 465, 466.
 Barberousse (rue), 562.
 Barcelone, 103, 104, 125.
 Barchichat, 125.
 Batteries turques, 119, 120, 122, 123, 317.
 Baudin (boulevard), 413, 476, 484.
 Bazars, 100, 102, 168, 309, 310, 353.

- Beau Fraisier, 598, 599.
 Béguin (projet), 632.
 Belcourt (quartier), 350, 363, 373,
 387, 389, 413, 430, 432, 441, 461,
 473, 486, 489, 537, 557, 561, 574,
 579, 608, 763, 769, 779, 813.
 Belges, 581, 582.
 Belgique (et union Belgo-Luxembour-
 geoise), 690, 696, 700, 709.
 Belgodère, 352.
 Bélisaire (rue), 324, 366.
 Bellefontaine, 791.
 Bellonnet (de), 232, 233.
 Ben Aknoun, 58, 447, 453, 457, 461,
 816.
 Ben Ali (rue), 549.
 Ben Lezzhar (oued), 40.
 Beni Abbas, 182, 514, 549, 755.
 Beni Hindel, 736.
 Beni Messous, 599.
 Beni Mezranna, 29, 100.
 Beni Mzab (oued), 42, 180, 347.
 Beni Saf, 700, 751.
 Ben Tallah, 452.
 Berbérophones, 32, 545-547.
 Berbrügger, 324, 356.
 Bernard (projet), 312, 630, 632, 633,
 634, 636.
 Berranis ou Berraniya. (Voir Corpo-
 rations.)
 Berthézène, 207, 208.
 Berthézène (rue), 413, 433, 475.
 Beurre, 100, 102, 162, 189, 692.
 Beylik (biens du), 201.
 Bibliothèque, 201, 324, 333, 356, 361,
 362, 817.
 Bière, 143, 692.
 Birkadem, 53, 188, 605, 743.
 Birmandreis, 40, 52, 53, 430, 435,
 459, 466, 494, 588, 589, 590, 604-
 606, 612, 616.
 Birtouta (eaux de), 59.
 Birtraria (vallon, source et aqueduc),
 58, 176, 440, 448, 451, 602, 603.
 Bisch (cité), 342, 372, 574.
 Biskra, 423, 792.
 Biskris, 180, 181, 461, 480, 512, 513,
 551, 552.
 Bizerte, 36, 66, 667.
 Blanchard (rue), 252, 480.
 Blé (commerce du) avant 1830, 61,
 145, 146, 150, 191 — après 1830,
 692, 702, 788, 789.
 Bleue (rue), 562.
 Blida (route de), 52, 270, 275, 482,
 487, 605, 737 — chemin de fer,
 358, 369, 643, 652 — forêts, 56,
 794 — relations, 162, 187, 510, 511,
 790.
 Blondel, 256, 263, 331.
 Blondel (rue), 755.
 Boensch (propriété), 458, 459, 460,
 464, 465, 466.
 Boghari, 704.
 Boghni, 369, 737.
 Bois, 55, 143, 152, 153, 155, 690, 696,
 740, 768, 773, 774, 776, 795, 798,
 799.
 Bois-la-Reine (quartier), 45, 388, 473,
 537, 539.
 Balogguin, 100.
 Bombardements, 116, 123, 134, 137.
 Bombe (rue de la), 549, 562, 755.
 Bon (cap), 34.
 Bon-Accueil (boulevard), 388, 413.
 Bône, 38, 104, 141, 151, 156, 161,
 578, 684, 700, 775, 789, 794, 809. —
 population comparée, 583-586.
 Bonessio (voir Andrieu).
 Bordeaux, 699, 710, 728, 744.
 Bordjs turcs — Bab-Azoun ou Sefid,
 122, 123 — Djedid, 116, 122 — El
 Fanar, 110, 116 — El Goumen,
 116 — Es Sardîn, 116 — Euldj Ali,

- 122 — Ez Zoubia ou Fort Neuf, 122, 178, 215, 346, 400 — Hassan, 121 — Mâ Bîn 116 — Qâmat el Foûl, 117 — Ras Amar el Djedid et el Qedim, 117 — Ras el Moûl, 116 — Sidti Taklilet, ou des vingt-quatre heures ou Euldj Ali, 122.
- Borélie la Sapie (rue), 484.
- Bou Aroun, 715.
- Boufarik, 52, 704, 789.
- Bougie, 35, 36, 102, 104, 105, 108, 152, 369, 652, 684, 695, 737, 794.
- Bouira, 33, 737, 776.
- Boulogne (bois de), 430, 605.
- Bournou (place du), 217, 269, 295, 325, 371.
- Bourriquots, 170.
- Bou Sââda, 481, 616, 704, 736, 737, 738.
- Bouzaréa (massif de la), 30, 41, 42, 45, 46, 48, 50, 54, 57, 70, 184, 186, 344, 433, 440, 596.
- Bouzaréa (commune) — climat, 71, 73, 74, 76, 82 — route de, 270, 369 — peuplement, 435, 443, 488, 588, 589, 590, 593, 597, 598, 600, 612, 617.
- Bouzaréa (avenue de la), 413.
- Brasserie, 349, 759, 764, 765.
- Bresson, 218, 221, 325.
- Bresson (place et square), 280, 293, 294, 295, 296, 298, 325-327, 339, 420, 424, 425. Voir aussi square et place de la République.
- Brest, 699, 710.
- Brique (terre à), 55, 170.
- Briqueterie, 164, 347, 614, 759, 768, 769.
- Broderie indigène, 164, 755, 756, 757.
- Brouillard, 81, 82, 92.
- Bru (boulevard), 373, 389, 415, 431, 473, 485, 486, 542, 783.
- Bruce (rue), 277, 282, 283, 286, 294, 296, 297, 307, 309, 311, 330, 383, 384, 756.
- Bugeaud (maréchal), 31, 222, 226, 252, 256, 257, 351, 499.
- Bugeaud (cité), 262-265, 344, 345, 396, 441, 451, 500, 541, 569.
- Bugeaud (rue et rampe), 110, 252, 282, 341, 381, 382, 386, 813.
- Bugeaud (place), 252, 338, 785.
- Busnach, 144, 147.
- Butavand (projet), 456, 666.
- C
- Cabotage algérien, 684, 696, 735, 738, 739.
- Caesarea, 32.
- Caillat (voir Vigouroux).
- Calcaires cristallins, 41, 42, 54, 57 — grossiers, 55.
- Cales avant 1830, 112 — après 1830, 640, 663, 671, 679.
- Camp des Chênes (plâtre du), 55.
- Camp du Maréchal, 737.
- Campement, 201, 258, 259, 291, 341, 420.
- Canet, 104.
- Cantera, 45, 344, 573.
- Caravanes (place et bazar des), 166.
- Cardiff, 689, 690.
- Carnot (boulevard), 380, 382, 400, 411, 420, 484, 811.
- Carrefour, (rue du) 252, 253, 339, 480.
- Carrières, 54, 55, 57, 111, 598, 672.
- du Génie, 42, 54, 433.
- Carthage, 30.
- Casablanca (quartier), 70, 602, 603.

- Casbah, 41, 46, 56 — avant 1830, 117, 119, 120, 121, 129, 162, 165, 166, 168, 176, 180 — après 1830, 199, 200, 202, 204, 215, 230, 234, 260, 269, 273, 278, 366, 384, 396, 400, 406, 409, 438, 440, 447, 450, 479, 480, 489, 548, 549, 561, 569, 574, 812, — population. (Voir deuxième arrondissement).
- Casbah (rue de la), 167, 277, 281.
- Casernes avant 1830, 174, 180 — après 1830, 199, 200, 259, 260, 281, 286, 299, 322, 340, 346, 379, 400.
- Casino (projets de), 355, 397, 400, 413, 423-425.
- Cassis (pierre de), 56.
- Castiglione, 369, 595, 652, 713, 714, 715, 723, 724, 741, 791.
- Catalans, 103.
- Catalogne, 104, 105, 158, 571.
- Cathédrale, 299, 334, 362.
- Caton (rue), 562.
- Cavallo (granite du cap), 57.
- Caxine (cap), 34, 48, 51, 713 — climat, 71, 72, 76, 82.
- Cèdre, 56, 171, 173.
- Centaure (ravin et boulevard du), 42, 46, 327, 328, 329, 355. Voir aussi boulevard Gambetta.
- Centre (rue du), 277, 281, 282, 283, 290, 305, 310, 383.
- Chabaud-Latour (de), 318, 320, 640, 641, 642.
- Chalutiers, 680, 716, 721, 722.
- Chameau (rue du), 166.
- Champ de manœuvre, 44, 70, 220, 346, 347, 349, 350, 358, 360, 362, 363, 378, 380, 387, 389, 390, 397, 484, 413, 416, 417, 430, 434, 435, 476, 478, 486, 489.
- Channel méditerranéen, 34, 91.
- Chanzy (pierre de), 56.
- Charbon (commerce du), 648, 649, 657, 659, 660, 674, 679, 688 — 690, 694, 695, 696, 697, 698, 709, 711, 728, 739, 740, 741, 745-748, 795, 799, 800.
- Charbonnage, 37, 390, 624, 639, 647-651, 657, 659, 660, 662, 664, 665, 668, 673-677, 697, 698, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 746-749, 799.
- Charles Quint, 46, 114, 121, 180.
- Charles Quint (nouveau), 362.
- Charon, 216, 225, 231, 232, 233, 234, 236, 247, 253, 256, 258, 261, 280, 287, 293, 318.
- Charras (rue), 413, 481.
- Charte (rue de la), 286, 298, 578.
- Chartres (rue de), 213, 214, 217, 221, 269, 286, 307, 309, 384, 419, 480, 755, 785, 812.
- Chartres (place et marché de), 218, 219, 269, 409, 555, 755, 783.
- Chasseloup-Laubat, 301, 320.
- Chasseloup-Laubat (rampe), 643.
- Chassériau (Frédéric), 211, 296, 323, 328, 334, 358, 359, 360, 362, 363, 364.
- Chaussure, 765, 766, 777, 778.
- Chaux, 54, 55, 57, 769.
- Cheliff (plaine du), 30, 33, 737, 738, 795.
- Chellala, 707, 738.
- Chemins de fer, 358, 360, 364, 369, 370, 616, 643, 652, 658, 664, 689, 706, 737, 738, 739, 771, 778.
- Chemins romains, 56, 598.
- Chevaliers de Malte (ravin des), 47, 123.
- Chenoua, 57, 152.
- Cheragas, 369, 599, 600, 737, 738.
- Cherchell, 55, 56, 106, 108, 152, 156,

- 157, 162, 171, 481, 595, 695, 703,
713, 724, 737, 751, 791.
Chiffa, 31, 737.
Chine, 105, 156, 734.
Choléra, 218, 302, 327, 338, 344, 384,
499, 500, 502.
Chypre, 105, 131.
Ciment, 55, 609, 690, 769.
Cimetières, 120, 185, 215, 216, 253,
345, 346, 348, 387, 388, 414, 431,
595.
Cire, 103, 145, 146, 148, 151, 162, 548.
Citernes, 172, 175, 448, 450.
Civita Vecchia, 647.
Clauzel (maréchal), 200, 206, 207,
208.
Clauzel (villa), 349, 387.
Clauzel (rue), 388.
Clauzel (marché), 783.
Climat de France (quartier), 433,
602.
Coléa, 369, 510, 511, 595, 600, 652,
741.
Colis postaux, 678, 694, 801.
Collège, 285, 286, 298, 299, 338.
Collioure, 104.
Collo, 104, 157.
Colomiès (projet), 462, 463.
Colonne Voirol, 70, 372, 373, 388,
482, 483, 489, 602, 603, 605, 743.
Colons (marché des), 783.
Conserve de Barbarie, 104.
Consolation (quartier), 401, 592.
Constantine (route et chemin de
fer de), 52, 53, 188, 369, 413, 616,
652, 737 — relations, 156, 162,
809 — population comparée, 583-
586.
Constantine (rue de), 252, 270, 282,
293, 316, 339, 340, 341, 346, 380,
381, 382, 386, 387, 400, 411, 420,
476, 480, 484.
Constantinople, 156, 157.
Construction mécanique, 771-773.
Consuls avant 1830, 143, 144, 145,
149, 151, 154, 183, 184, 187.
Consuls (pointe des), 51, 592.
Consuls (rue des), 184, 213, 214, 217,
221, 271, 281, 283, 287, 559, 562,
573, 573.
Consuls (vallée des), 597.
Coq (rue du), 252, 253, 480.
Corporations, 180, 201, 512, 513.
Corricolos, 370.
Côte, 43, 44, 46-48, 51, 593, 713.
Courants, 112.
Courbes de niveau — de 20 m., 44,
51 — de 50 m., 44, 45, 414.
Courbet, 703, 791.
Course, 33, 35, 103, 105, 106, 108,
126, 130, 131, 132, 134, 135, 136,
142, 148, 161.
Coustolle (projet), 658.
Crêtes (chemin des), 430, 431, 486,
489, 542.
Crin végétal, 706, 707, 759, 794,
795.
Cuirs, 104, 145, 146, 162, 705, 765,
766, 793.
Cygne (rue du), 755.
- D
- Dalaize (société), 372, 373.
Danemark (et Danois), 135, 150,
151, 153, 733.
Dansa (Simon), 130.
Darse, 50, 109, 111, 113, 324, 623,
625, 626, 638, 642, 811.
Delassaux (projet), 630, 632, 636,
643.
Delft, 155.
Deli-Ibrahim, 52, 188, 600.

Dellys, 369, 481, 684, 713, 737, 738, 751.
 Denfert-Rochereau (rue), 388.
 Denia, 571.
 Dénrées coloniales, 616, 692, 736, 797, 798.
 Densité de la population, 522, 523, 524, 525.
 Dépressions barométriques, 63, 78, 79, 93.
 Dérasement des fortifications, 367, 374, 375-379, 380-382, 402, 412.
 Derotrie (projet), 454.
 Desaix (rue), 562.
 Descamps (projet), 475, 476.
 Dessoliers (propriété), 453, 455, 459, 463, 464, 465, 466.
 Deux-Moulins, 483, 592.
 Dey (jardin et hôpital du), 202, 224, 261, 262, 265.
 Diable (rue du), 168, 562.
 Diego de Vera, 46.
 Distillerie, 614, 759, 764, 765.
 Divan (rue du), 166, 333.
 Divan (bazar du), 310.
 Djelfa, 704, 706, 736, 737, 738.
 Djenina, 166, 201, 205, 206, 207, 258, 263, 286, 291, 292, 296, 299, 332, 334, 356.
 Djidjelli, 92, 108, 157, 183, 546, 794.
 Djinet (cap), 56, 723.
 Djurdjura (eaux du), 459, 466, 467.
 Doria (rue), 366.
 Dortet de Tressan (projet), 628.
 Douanes turques, 147, 157.
 Douera, 52, 53, 600.
 Duchassaing (galerie), 337.
 Dumont d'Urville (rue), 252, 485.
 Dunkerque, 699, 705, 710, 730.
 Duperré, 794, 795.
 Dupuch (rue), 342, 754.

Dupuy (projet), 333.
 Duquesne (rue), 221, 578.
 Duran, 125.

E

Eboulements, 43, 449.
 Echelle (rue de l'), 480.
 Echelles de Barbarie, 102, 104, 141, 149 — du Levant, 141, 149.
 Ecoles primaires, 814-816, — primaires supérieures, 614 — techniques, 782 — indigènes, 757, 815.
 Ecoles Supérieures, 387, 391, 714.
 Ecoulements de maisons, 202, 241, 255, 306.
 Eglises, 204, 291, 299, 345, 349, 366.
 Egouts avant 1830, 177, 178 — après 1830, 345, 349, 415, 468-478.
 Egypte, 102, 146.
 El Affroun, 737, 742, 789.
 El Biar, 41, 42, 52, 53, 59, 176, 184, 188, 347, 369, 373, 423, 429, 435, 443, 482, 486, 487, 488, 489, 494, 737, 759, 768 — climat comparé, 70, 72, 73, 74, 76 — population, 588, 589, 590, 599, 600-604, 605, 612, 617.
 El Djezaïr, 100, 102.
 El Kettar, 45, 413, 433.
 El Mansour, 102.
 Enceinte romaine, 99, 100, 117, 119 — turque, 117-120 — de 1840, 225, 229, 230-237, 312, 314, 315, 318, 406, 640.
 Esclaves, 103, 110, 111, 126, 130, 132, 136, 137, 139, 142, 148, 181, 182, 184, 189, 190.
 Espagne, 35, 65, 90 — relations, 102, 104, 125, 128, 129, 142, 145,

150, 154, 155, 158, 160, 161, 645,
646, 684, 685, 695, 696, 733, 775.
Espagnols, 35, 46, 106, 107, 108,
126, 137 — population après
1830, 499, 500, 503, 504, 531, 532,
568-576, 577, 586, 597, 599, 604,
607, 611, 715, 763, 777, 779.
Esplanade (place et quartier), 215,
216, 268, 270, 273, 281, 304, 326,
380, 386, 400, 411, 412, 481, 813
— population, 521, 533, 563.
Essence, 693, 739.
Es-Sida (mosquée), 174, 206, 207,
244, 331.
Estivage, 72, 487, 593, 594, 596,
597, 604, 607, 617.
Etablissements et terrains militaires,
(voir Occupation), 221, 248, 251,
255, 257, 258, 269, 273, 285, 302,
303, 304, 305, 332, 338, 346, 362,
363, 380, 389, 406, 416, 420, 433,
434, 435.
Etats-Unis (relations maritimes et
commerciales), 153, 690, 691, 692,
693, 695, 696, 700, 707, 708, 709,
733.
Eté, 63, 66, 67, 68, 71, 72, 77, 78,
79, 80, 81, 86.
Etoile (fort de l'), 121.
Evêché, 285, 293, 299, 322, 334, 356.
Exode annuel des Algérois, 63, 80,
683.
Exportations du port avant 1830,
141-152, 161 — après 1830, 637,
644, 657, 697-711, 724, 739, 740,
741, 764, 766, 767, 788, 789, 790-
795.

F

Facultés, 816.
Faille, 42, 43.

Falaises, 43, 44, 46, 47, 315, 316,
323.
Famine, 61, 126, 137, 138, 145, 302,
502.
Farre (général), 374.
Farre (boulevard Général), 412.
Femme sauvage (ravin de la), 40,
43, 436, 462, 463.
Ferron (général), 378, 379, 402.
Ficheur, 464, 465.
Fiévée (projets), 327, 358, 397, 456.
Florence et Florentins, 104, 159.
Flotte des Turcs, 130, 131, 134, 135,
136, 152, 153, 161.
Fondouks, 162, 168, 181, 182, 183,
200, 338.
Fontaines, 174, 175, 176, 177, 201,
344, 349, 447, 449, 451.
Fontaine Bleue (chemin et quar-
tier), 373, 414, 415, 416, 424, 486,
539.
Fontaine Fraîche, 41.
Fontaine du Génie (granite de), 56.
Fort de l'Eau, 56, 615, 791.
Fort l'Empereur, 41, 52, 70, 120,
121, 124, 188, 204, 247, 269, 270,
347, 376, 429, 440, 448, 474.
Fort Neuf (voir Bordjs).
Fossés turcs, 41, 42, 47, 118, 178,
277, 278, 284, 311, 312, 325,
327.
Fours à chaux, 17, 185.
Fra Filippo Lippi, 47.
France (boulevard de), 484.
Fromages, 692.
Front de mer (boulevard), 595, 811,
Frais Vallon, 40, 55, 56, 186, 433,
448, 482, 598, 599, 603.
Fruits, 100, 703.
Fumat (projet), 397, 403, 425.
Funiculaires (projets), 436, 487, 488,
489, 604, 617.

G

Gallois (projet), 628.
 Galland (parc de), 422.
 Galliéni (boulevard Maréchal), 429, 430, 431, 482, 486, 603.
 Gambetta (boulevard), 283, 329, 412, 425, 479, 488, 489.
 Gandillot (quartier), 342, 574.
 Garamantes (place des), 217, 269, 286, 295, 325.
 Gares, 340, 391, 397, 482, 643, 740, 741, 800, 801.
 Gare maritime, 482, 678.
 Gariba (rue), 549.
 Gascogne (chemin de), 430, 542.
 Gauckler (projet), 658.
 Gazelle (rue de la), 166, 549.
 Gendarmerie, 285, 340.
 Gênes et Gênois, 102, 104, 105, 135, 143, 146, 150, 151, 155, 646, 663, 667, 685, 715, 716.
 Genevay (projet), 359, 360, 362.
 Génie, 201, 202, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 216, 219, 225, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 251, 255, 256, 259, 260, 263, 273, 278, 279, 281, 286, 287, 292, 303, 312, 313, 320, 323, 324, 330, 331, 333, 334, 335, 341, 374, 376, 377, 378, 379, 381, 382, 386, 400, 401, 402, 413, 424, 448, 762.
 Genty de Bussy, 212, 246.
 Gerbat (projet), 395.
 Ghardaia, 554, 736, 738.
 Gibraltar (détroit de), 34, 35, 59, 131 — forteresse, 35, 36, 145, 150, 153, 230 — port d'escale, 649, 650, 651, 657, 664, 675, 684.
 Gimon (maison), 150, 159, 184.
 Girafe (rue de la), 277.

Glace, 609, 770, 771.
 Glasgow, 700.
 Gneiss, 42, 57.
 Godfernaux (projet), 453.
 Gontas, 31, 32.
 Gouvernement (place du), 47, 112, 167, 168, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 213, 218, 221, 239, 240, 244, 258, 269, 271, 272, 275, 277, 282, 292, 295, 299, 312, 315, 316, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 399, 400, 476, 483, 624, 785, 786, 812.
 Grèce et Grecs, 127, 135, 733.
 Grêle, 90.
 Grenade (rue de la), 562.
 Grès, 42, 57.
 Gué de Constantine, 616, 737, 743, 759, 768, 775, 776.
 Guiauchain, 225, 275, 292, 325, 354.
 Guillemain (boulevard), 412, 433.
 Guyot (comte), 211, 225, 251, 252, 263, 273, 331.
 Guyotville, 369, 482, 595, 596, 703, 791.

H

Habitations à bon marché, 427, 434.
 Hadj Mustapha, 116.
 Hambourg, 686, 690.
 Hamidou (reis), 135.
 Hamma (bassin du), 670.
 Hamma (plaine du), 40, 43, 44, 45, 51, 187 — sources et aqueduc, 58, 176, 447, 449, 450, 451, 457, 461, 465, 466 — quartier, 387, 413, 414, 416, 431, 432, 436, 441, 779, 813 — population, 535, 537, 538, 549, 557, 569, 579.

- Hamma (rue du), 480.
 Hangars-abris, 662, 663.
 Hardy, 421.
 Harrach, 43, 45, 55, 59, 60, 123, 189,
 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458,
 459, 460, 462, 463, 465, 613, 615,
 761.
 Hassan Pacha, 117, 121, 128, 175,
 183, 201, 286.
 Hassan Veneziano, 121, 125.
 Héliographe, 76.
 Herbillon (granite de), 56.
 Hiver, 63, 65, 66, 67, 68, 73, 75, 76,
 77, 78, 79, 80, 81, 86, 87, 88.
 Hivernage, 62, 76, 77, 79, 87, 88,
 90, 92, 93, 94, 95, 96, 295, 308,
 352, 353, 354, 355, 358, 364, 396,
 400, 422, 432, 535, 810.
 Hoche (rue), 388.
 Hoggar, 32, 38, 818.
 Hollande et Hollandais, 134, 145,
 150, 151, 153, 155, 695, 707, 709,
 732.
 Hôpitaux, 202, 219, 262, 265, 285,
 286, 349, 361, 372, 373, 387, 434,
 500.
 Hôtel de Ville (station météorolo-
 gique), 62, 69, 73 — mairie, 285,
 286, 296, 297, 333, 337, 362, 420.
 Houille (voir Charbon).
 Hugo de Moncade, 46, 107.
 Huiles, 104, 143, 145, 146, 162, 181,
 548, 692, 708, 752, 797, 798.
 Humidité atmosphérique, 74, 79,
 80, 83, 92.
 Hussein (dey), 43, 56.
 Hussein-Dey, 43, 116, 119, 201,
 362, 370, 371, 372, 373, 387, 433,
 435, 482, 485, 494, 579, 741, 742,
 743, 759, 761, 762, 767, 769, 770,
 773, 776, 779, 811. — population,
 588, 590, 591, 607-612, 615, 616.
 Hydra (ravin d'), 40, 176 — source,
 58, 605.

I

 Icosium, 99, 100.
 Ifriqiya, 102.
 Igharghar, 37.
 Ilots, 29, 41, 44, 47, 51, 101, 109,
 110.
 Impasses, 169.
 Impératrice (boulevard de l'), 233,
 283, 293, 294, 311, 312-324, 326,
 334, 340, 341, 354, 502, 642.
 (Voir boulevard de la République).
 Importations du port, 152-161, 637,
 638, 644, 687-697, 738-743, 765,
 792, 795-799.
 Indes, 36, 105.
 Indes Néerlandaises, 732.
 Indigènes (voir Juifs et Musulmans).
 Indo-Chine, 708.
 Insolation, 74, 76, 77.
 Institut agricole, 614 — industriel,
 614, 782.
 Intendance (rue de l'), 169, 287.
 Islande, 131.
 Isly (rue d'), 252, 254, 271, 273, 277,
 282, 289, 338, 339, 340, 341, 380,
 381, 382, 386, 411, 413, 480, 484,
 485, 574, 785.
 Isly (parc d'), 413, 424, 425.
 Isly (place d'), 252, 255, 269, 294,
 337, 338, 339. Voir place Bugeaud.
 Isly (porte d'), 339, 397, 488.
 Isly (faubourg et quartier), 45, 198,
 258, 269, 296, 300, 325, 337, 338,
 339, 411, 429, 480, 483, 528, 530,
 536, 541, 567, 812.
 Isly supérieur, 342, 372, 406.
 Israélites après 1830, 218, 494, 496,

497, 499, 507, 508, 509, 510, 511,
517, 526, 527, 528, 533, 549, 559-
564, 566, 583, 584, 594, 596, 755,
756, 763.

Isser (oued), 30.

Issers, 738, 762, 789, 790.

Italie (relations maritimes et com-
merciales), 685, 695, 696, 700, 707,
711, 716, 718, 724, 731, 732.

Italiens, 572, 573, 576-579, 586, 597,
604, 607, 611, 615, 715, 716, 718.

J

Janissaires, 127, 131, 143, 137, 147,
174, 180, 183, 184, 200, 497.

Janissaires (rue des), 549.

Japon, 156, 707, 734.

Jardins avant 1830, 185, 186, 187,
188 — après 1830, 202, 216, 260,
268, 292, 326, 413, 420, 421.

Jardin d'Essai, 326, 350, 358, 360,
362, 363, 387, 389, 413, 416, 417,
421, 422, 432, 441.

Jean Bart (rue), 286.

Jean Bart (port), 723.

Jenina (rue), 297.

Jobert (maison), 159, 160.

Joinville (rue), 252, 254, 327.

Jouve (projet), 416.

Juba (rue), 309, 333.

Juin (rue du 14), 324.

Juifs, immigration, 125, 126, 127,
— population avant 1830, 127,
128, 133, 134, 139, 147, 178, 179
— commerce et industrie, 132,
142, 143, 144, 146, 147, 148, 149,
151, 157, 158, 159, 160, 162, 163.

Jules Ferry (rue), 562, 563.

Julienne (quartier), 347, 349, 387,
414, 430, 451, 473, 535, 537.

K

Kabyles avant 1830, 127, 128, 130,
138, 163, 182, 183, 185, 190, —
après 1830, 512, 513, 516, 546-
550, 571, 598, 603, 607, 612, 616,
649, 684, 718, 797.

Kabylie, 34, 56, 127, 157, 162, 482,
546, 547, 616, 618, 707, 738, 794.

Karrasta, 152.

Kerma (oued), 176, 451, 463, 466,
484, 743.

Ketchaoua (mosquée), 174, 299.

Kheder Pacha, 117.

Kheir-ed-din, 29, 101, 106, 107, 109,
110, 111, 117, 125, 127, 163, 175,
255.

Kheir-et-din (môle), 111, 119, 255,
626, 628, 642.

Kléber (rue), 562.

Kniss (oued), 40, 43, 55, 58, 176,
347, 349, 436, 452, 459, 461, 462,
464, 466, 476, 604, 670.

Koechlin-Schwartz (projets), 383,
396.

Kouba, 42, 55, 70, 72, 188, 349, 373,
387, 435, 443, 458, 459, 482, 494,
737 — population, 588, 590, 606-
608, 612, 616.

Kouça Mustapha Pacha, 176.

Kouko, 128, 182.

Kouloughlis, 133, 137, 139, 180, 545.

L

Laferrière (boulevard), 412, 433,
480, 484, 813.

Laferrière (quartier), 399, 419, 737.

Laghouat, 32, 38, 52, 388, 430, 441,
482, 483, 487, 605, 736, 738.

- Laghouatis, 180, 181, 512, 513, 552.
 Lainé (projet), 630, 632.
 Laines, 103, 145, 146, 150, 704, 705, 792, 793.
 Landowski (Dr), 355, 356.
 Laperlier (chemin et quartier), 42, 56, 388, 429, 602.
 La Pérouse, 723.
 La Rochelle, 730.
 Lavril (projet), 396.
 Lebatteux (projet), 365, 653.
 Légumes, 615, 702, 703, 790, 792.
 Le Havre, 668, 699, 710, 728, 744, 798.
 Lemer cier (colonel), 205, 206, 207, 208, 211, 214, 216, 220, 223, 231, 331.
 Levacher (rue), 342.
 Levant, 131, 146, 156, 157, 158, 159, 161, 163, 164.
 Levantins, 126, 127, 137.
 Lé zard (rue du), 309, 755.
 Liberté (rue de la), 341.
 Lichtenstein, 261, 262, 263.
 Licorne (rue de la), 366.
 Liège, 707, 752, 767, 794.
 Liétard (voir Lavril).
 Lieussou (projet), 628, 632, 633, 634, 635, 636, 642, 643.
 Lignes aériennes, 38, 39, 725, 726, 727.
 Lignes de navigation maritime, 368, 645, 646, 683-686, 729, 733, 734.
 Lion (rue du), 168.
 Livournais (Juifs), 126, 148, 150.
 Livourne, 104, 143, 146, 147, 148, 150, 151, 158, 159, 161, 163, 646.
 Lotophages (rue des), 201, 324.
 Luvini (projet), 206, 207, 208.
 Lycées, 294, 298, 299, 338, 346, 417, 816.
 Lyre (rue de la), 270, 271, 277, 279, 282, 283, 293, 301, 306-310, 320, 353, 384, 483, 549, 555, 560, 755, 786, 812.
 Lyre (place et marché), 328, 560, 783.
 Lyon (rue de), 387, 414, 415, 416, 436, 439, 473, 481, 482, 484.
- M
- Macaron (rue), 324.
 Mac-Carthy (projet), 359, 360, 362, 364, 365, 653.
 Mac-Mahon, 303, 306, 352, 375.
 Madère, 31.
 Magenta (rampe), 643.
 Mahon, 56, 230, 715.
 Mahon (place), 166.
 Mahonnais, 350, 387, 414, 501, 569, 608, 615.
 Maison Carrée, 42, 60, 70, 370, 452, 453, 457, 482, 704, 737, 741, 759, 761, 765, 766, 768, 769, 775, 778, 791, — population, 590, 608, 612-616, 617, 618.
 Maisons mauresques, 56, 170, 171, 172, 173, 215, 222, 238, 240-243, 307.
 Majorque, 34, 35, 125, 684.
 Malakoff (place), 277, 307, 756, — passage, 337 — avenue, 482.
 Malglaive (projet de), 395, 396.
 Maltais, 579-581, 586, 599, 715.
 Malte (port d'escale), 649, 690, 664, 685.
 Manutention, 201, 258, 259, 263, 291, 380, 420, 425.
 Marabouts, 56, 120, 132, 142, 174, 185, 341, 346.
 Marbres, 57, 156, 690.
 Marchés, 219, 338, 362, 613-615, 783.

- Marché (rue du), 252, 253, 254.
 Marengo, 369, 652, 737, 742.
 Marengo (jardin), 216, 292, 298, 304, 420, 421.
 Marengo (rue), 45, 283, 330, 383, 384, 439, 479, 560, 812.
 Marignane, 725.
 Marine (îlot de la), 49, 101, 395.
 Marine (porte de la), 119, 167, 180, 204, 319.
 Marine (rue de la), 100, 205, 207, 211, 213, 221, 239, 250, 269, 271, 286, 289, 332, 438, 471, 480, 573, 785, 786.
 Marine (quartier de la), 242, 245, 281, 298, 400, 406, 409, 486, 524-526, 550, 562, 573, 578, 812.
 Marmol (rue), 549.
 Marne (avenue de la), 484.
 Marnes cartenniennes et sahéliennes, 42, 58 — pliocènes, 55, 59, 60.
 Maroc, 146, 156, 157, 685, 696, 750, 766, 776, 795.
 Marocains, 514, 556, 586, 649.
 Marquand (projet), 293, 353, 354.
 Marseille, 64, 65, 102, 105, 141, 143, 144, 146, 148, 149, 150, 151, 153, 154, 158, 159, 160, 663, 667, 683, 699, 704, 705, 710, 711, 712, 723, 725, 728, 729, 744, 798.
 Masseries, 187.
 Massinissa (place), 219 — caserne, 298.
 Matériaux de construction, 54, 55, 56, 118, 119, 123, 124, 170, 171, 172, 690, 691, 694, 739 — d'empièchement, 56, 289.
 Matha (Jean de), 103.
 Matifou (cap), 42, 49, 123, 672, 713.
 Maures avant 1830 — Immigration, 105, 106, 125, 129, 162, 163, — population, 127, 133, 139, 179, 182 — commerce, 157, 160 — artisans, 162-164, 171, 185 — après 1830, 201, 212, 220, 306, 362, 497, 498, 549, 601, 716, 758, 763.
 Maximas thermiques moyens, 64, 65, 66, 73 — extrêmes, 66, 67, 68, 72.
 Mazafran, 466.
 Mazagran (rue), 434.
 Mazout, 677.
 Médéa, 31, 33, 52, 55, 162, 369, 481, 482, 503, 510, 511, 605, 652, 698, 737, 738.
 Médée (rue), 277.
 Médersa, 817.
 Meinadier (projet), 397.
 Melchior (projet), 210.
 Meissonnier (marché), 783.
 Ménerville, 31, 737.
 Merci (Pères de la), 103, 142.
 Merlo (voir Colomiès).
 Mers-ed-Debban (Port aux Mouches), 35, 51.
 Mers-el-Djadj (Port aux Poules), 35, 723.
 Mezkalski (projet), 278, 325.
 Mezzo Morto (mosquée), 219.
 M'Kacel (oued), 40, 41, 54, 55, 110, 185, 249, 264, 345, 432, 433, 434, 440, 472, 476, 761.
 Mia (oued), 37.
 Micaschistes, 42.
 Michelet (rue), 349, 387, 388, 413, 474, 481, 482, 485, 486, 785, 813 — supérieure, 416, 476.
 Middlesborough, 700.
 Miel, 100, 102, 189.
 Miliana, 34, 162, 171, 510, 511, 679, 699, 700, 737, 791, 794.
 Minerais, 657, 667, 679, 687, 688, 699-702, 711, 740, 750.

- Minimas thermiques moyens, 64,
65, 66, 71, 72, 73 — extrêmes,
66, 67.
- Minoterie, 609, 614, 759, 761, 762.
- Mirabeau, 737.
- Mitidja, 30, 39, 53, 61, 103, 162,
186, 187, 188, 452, 453, 503, 698,
738, 764, 789, 791 — eaux arté-
siennes, 59, 60, 189, 190, 191, 369,
446, 464, 467.
- Mogador (rue de), 252, 254, 269,
342, 480.
- Mohammed Pacha, 116, 117.
- Mokta (oued), 60, 454, 455, 457,
460, 461, 465.
- Môles, 55 — Kheir-ed-din, 111,
119, 255, 626, 628, 642 — Grand
Môle, 111, 626 — de la Santé,
112, 376, 626, 630, 638, 639 —
nouveaux môles, 655, 656, 658,
659, 670-672, 676, 677, 680.
- Mollasse, 42, 55, 58, 60.
- Monplaisir (quartier), 539.
- Montagne (rue de la), 252.
- Montfort (de), 209, 210, 213, 231.
- Montpellier, 105.
- Montpensier (rue), 277, 282, 283,
290, 294, 311 — square, 422.
- Morisques, 105, 106, 125.
- Morris (rue des Généraux), 253.
- Mortalité, 509, 510, 512, 513, 525,
527, 532, 533, 571, 577.
- Morton Peto (Sir et C^{ie}), 294, 321,
322, 643.
- Mosquées, 132, 174, 203, 204, 206,
207, 219, 222, 311, 400.
- Mostaganem, 108, 736, 751, 789.
- Moudejares, 105, 127.
- Mouillage, 48, 49, 50, 51, 101, 109,
112, 113, 114, 629.
- Moulins, 164, 189, 260, 261, 262,
761, 762.
- Moulins (rue des), 152.
- Moutons, 657, 704, 705, 736.
- Mouzaia (col de), 31.
- Moyennes thermiques mensuelles,
64.
- Mozabites avant 1830, 146, 170,
180, 181 — après 1830, 512, 513,
549, 552-555, 616, 796, 797.
- Mulets (rue des), 241, 254.
- Murs turcs, 55, 118, 119.
- Musées, 324, 333, 356, 361, 362, 422,
817.
- Mustapha, 44, 45, 51, 58, 60, 69, 70,
79, 184, 188, 198, 201, 246, 250,
251, 253, 257, 259, 265, 346, 348,
349, 355, 357, 358, 359, 360, 361,
362, 363, 367, 370, 372, 373, 375,
380, 381, 386, 387, 388-393, 396,
397, 405, 406, 408, 409, 410, 411,
412-417, 420, 424, 439, 441, 442,
444, 447, 459, 472, 473, 474, 475,
476, 481, 485, 604, 605, 623, 759,
773, 785 — population, 346, 348,
386, 387, 405, 408, 409, 413, 505,
506, 533-543, 560, 561, 563, 566,
567, 570, 573, 574, 576, 579, 580.
- Mustapha Supérieur, 413, 423, 428,
429, 430, 431, 485, 487, 813.
- Mustapha Pacha, 200, 201, 324, 351.
- Mustapha (bassin de), 670-672.
- Musulmans après 1830, 408, 409,
495, 497, 498, 507, 508, 509, 510,
512-517, 523, 524, 526, 527, 528,
529, 531, 538, 539, 545-558, 566,
583, 584, 586, 598, 602, 603, 606,
607, 611, 612, 615, 616, 618, 717,
754-758, 761-769, 779, 780, 796,
797, 809, 815.
- Mzab, 146, 181, 554, 556.
- Mzitas, 183, 512, 513, 546.

N

Nantes, 699, 710.
 Naples, 102, 169, 573, 578, 646, 685, 716, 724.
 Napoléon III (voyages de), 294, 302, 303, 304, 305, 306, 314, 322, 323, 375, 502.
 Napoléon (rue), 301, 306. Voir rue de la Lyre.
 Napoléonville (projet de), 359-362.
 Napolitains, 113, 127, 135, 137, 576, 577, 716, 718.
 Narbonne, 105.
 Natalité, 507, 512, 523, 525, 527, 532, 533, 574, 577.
 Nation française avant 1830, 149, 150, 160.
 Naturalisés, 496, 503, 564, 565, 575, 576, 577, 578, 584, 584, 585, 607, 610, 615, 717, 719, 764, 779.
 Navigation avant 1830, 143, 144, 146, 154, 157, 158, 160 — après 1830, 637, 644, 645, 650, 657, 659, 660, 665, 667, 668, 675, 676, 727-735, 745-748.
 Néant (projet), 454.
 Nébulosité, 81.
 Nègres avant 1830, 139, 170, 180, 182 — après 1830, 512, 513, 555, 556.
 Neige, 90, 92.
 Nelson (square), 412, 422.
 Nemours, 751.
 Newcastle, 690.
 Newport, 690.
 Nice (climat comparé), 81, 93, 94, 95, 96 — relations, 134, 699, 710.
 Nil (rue du), 562.
 Norvège, 733, 770.

Notre-Dame d'Afrique (quartier), 433, 488, 489, 597, 813.
 Nouvel Ambert (quartier), 589, 612, 779.

O

Observatoire, 71, 73, 599, 817.
 Occupation militaire en 1830, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 207, 220, 221.
 Odjak (voir Janissaires).
 Omar Agha, 123.
 Orages, 90.
 Oran, 38 — route et chemin de fer, 30, 52, 369, 737, — climat comparé, 64, 65, 67, 68, 69, 91 — population comparée, 583-586 — relations, 104, 141, 151, 161, 368, 500, 501 — port et commerce comparés, 665, 675, 702, 704, 706, 744-751, 775, 788, 789, 793, 794, 795, 796, 797, 799, 801, 808, 809.
 Orangerie (quartier), 92, 431, 539.
 Orient (ancien hôtel d'), 297, 337.
 Orléans (rue d'), 221, 269, 298, 354, 356, 573, 578 — bazar d', 309.
 Orléansville, 736, 797.
 Ouarsenis, 700.
 Oued-el-Alleug, 466.
 Ouled Djellal, 551.
 Outillage du port, 624, 655, 664, 671, 673, 678, 679, 749, 751.

P

Palais du Gouverneur — palais d'été, 200, 351, 352, 447 — d'hiver, 269, 286, 334 — projets, 279, 281, 285, 291, 292, 293.

- Palais de Justice, 285, 292, 293, 294, 310, 328.
 Palais impérial (projets de), 293, 294, 297, 340, 354, 360, 362, 363.
 Palma, 684, 725.
 Palmera (anse de la), 47, 110, 123, 254, 257, 315.
 Palmiers (boulevard des), 395.
 Paret (maison), 150, 159.
 Paris (climat comparé), 74, 79, 81, 85, 93.
 Passages, 337, 577.
 Pâté (quartier), 347, 349, 387, 428, 574.
 Pâtes alimentaires, 758.
 Pavillons, 645, 646, 685, 686, 729-733.
 Pays-Bas (voir Hollande).
 Peaux, 103, 151, 162, 705, 706, 752, 765, 793.
 Pêche, 660, 680, 708, 712-724.
 Pêcherie, 111, 119, 120, 470, 639, 680 — mosquée, 206, 207, 332, 400, 812 — batterie, 207, 331, 332, 334, — place, 218, 219, — rampe et voûtes, 332, 335.
 Pêcheurs, 576, 578, 580, 713-724.
 Pedro Navarro, 29, 107, 110.
 Pélissier (maréchal), 336, 352.
 Peñon, 29, 107, 108, 109, 110.
 Peretmère (société), 403.
 Perrégaux (rue), 480.
 Peste, 126, 136, 137, 138, 139.
 Petit, 386.
 Pétrole, 693, 696, 739, 777.
 Philippe (rue), 201, 213, 221, 330, 331.
 Philippeville, 38, 789, 796.
 Picardie (rue de), 434.
 Picon, 294, 329, 366.
 Pise, 102.
 Pithyuses (rue des), 549.
 Plages, 40, 46, 47, 49, 109, 110, 112.
 Plantations, 374.
 Plateau Saulière, 45, 349, 372, 387, 413.
 Plâtre, 55, 57, 690.
 Pluies, 64, 67, 82-90, 96.
 Pointe Pescade, 48, 50, 51, 54, 55, 70, 71, 72, 111, 122, 270, 344, 371, 373, 452, 713 — commune et annexe, 589, 590, 592, 593-597, 617, 769, 811.
 Poiré (projets), 214, 217, 218, 219, 220, 279, 280, 295, 311, 626, 627, 630, 631, 632, 633.
 Poisson, 713, 714, 719, 720, 722-724.
 Polignac (rue), 432 — bordj, 600.
 Pomel, 458.
 Ponsard, 296.
 Porte Neuve, 120, 175, 215, 273, 278, 447.
 Porte Neuve (rue), 167, 168, 277, 309.
 Port franc, 751, 752.
 Port Gueydon (voir Azeffoun).
 Port Mahon (voir Mahon).
 Porto Pisano, 104.
 Port-Saïd, 37, 647.
 Portugal et Portugais, 131, 135.
 Portulans, 102.
 Port-Vendres, 104, 683, 710, 729.
 Postes (hôtel des), 285, 286, 295, 322, 333, 341, 411, 813.
 Poudrière (ravin de la), 42, 254, 339, 480.
 Poumailloux (voir Audoyer).
 Pouyenne (voir Derotrie).
 Préfecture (quartier de l'ancienne), 242, 365, 366, 396, 399, 405, 418, 486, 524-526, 550, 559, 570, 578, 812 — nouvelle, 400, 411.
 Pression barométrique, 77.

Primeurs, 678, 702, 703, 768, 790-792.
 Printemps, 66, 67, 68, 83, 84, 86, 87, 88, 96.
 Prises des corsaires, 131, 132, 135, 142, 143, 148.
 Prison civile, 277, 285, 290, 310, 373.
 Produits chimiques, 614, 693, 696, 775, 776.
 Projets d'aménagement et d'embellissement, 246, 357-366, 393-405, 416, 417, 437, 438, 439, 478, 479.

Q

Quatre chemins, 737.

R

Rachat des captifs, 103, 132, 136, 142.
 Dadoub (bassins de), 376, 640, 661, 663, 671, 679, 723.
 Raffeneau de Lisle (projets), 280, 312, 630, 631, 632, 633.
 Rampes du port, 280, 312, 314, 315, 483, 484, 486, 636, 638, 639, 643, 656 — du théâtre, 327, 328.
 Rampes (rue des), 252.
 Randon (maréchal), 211, 310, 311, 319, 352, 359, 362.
 Randon (rue), 45, 283, 305, 309, 310, 311, 330, 383, 384, 396, 438, 479, 549, 555, 560, 755, 786, 812.
 Randon (place et marché), 783.
 Ravins, 40, 41, 42, 43, 46, 50, 55, 110, 188, 245, 257, 259, 327, 339, 347, 352, 428, 429, 436, 469, 472, 476, 599.

Ravitaillement d'Alger avant 1830, 61, 120, 138, 162, 186, 187, 188, 189.
 Réannexion de Mustapha, 199, 367, 374, 390-393, 412, 424, 425, 444.
 Rédemption (Pères de la), 103.
 Redon (Jean de), — projets, 306, 307, 308, 353, 366.
 Redon (Eugène de), — projets, 377, 378, 387, 398-403, 404, 416, 417, 418, 425, 464, 475, 476.
 Redoute (quartier), 42, 43, 70, 72, 430, 433, 542, 605, 813.
 Redoutes, 247.
 Regard (rue du), 168.
 Régence (hôtel de la), 322, 335, 337.
 Reis, 108, 130, 131, 142, 147, 148, 156, 179.
 Relâche (voir Charbonnage et Tourisme).
 Relizane, 735, 798.
 Rempart (rue du), 279, 281, 282, 283, 293, 311, 312, 322, 354. Voir aussi boulevard de l'Impératrice.
 Renaud (rue), 578.
 Renégats, 127, 134, 163.
 République (boulevard de la), 219, 283, 297, 311, 312, 324, 337, 397, 398, 399, 406, 424, 425, 484, 812.
 République (place et square), 293, 325-327, 419, 424, 425, 489.
 Réservoirs, 449, 450, 457, 458, 459, 463, 464, 465, 466.
 Ressac, 48, 112, 643, 564, 661, 680, 681.
 Ressauta, 613.
 Révolution (rue de la), 221, 286, 578.
 Rhodes, 156.
 Richelieu (rue de), 481.
 Robe (rue Eugène), 484.
 Robertsau (ravin de la), 42, 429.

Roche M'tahen, 47.
 Roche sans Nom, 47, 50, 629, 630, 633, 636, 643, 659.
 Roland de Bussy, 333.
 Roland de Bussy (rue), 241, 254.
 Rotterdam, 690, 695, 700, 707, 709.
 Roubaix, 705, 793.
 Rouen, 663, 699, 710, 711, 712, 728, 744, 797.
 Rouina, 679, 700.
 Roumanie, 691, 692, 693, 799.
 Routes, 52, 216, 250, 251, 253, 257, 260, 269, 270, 275, 304, 305, 344, 349, 350, 387, 429, 430, 432, 433, 482, 483, 484, 486, 487, 595, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 605, 616, 623, 736, 737, 738-744.
 Roux (projets), 358.
 Rovigo, 369, 454, 455, 616, 652, 738, 741.
 Rovigo (plâtre de), 55.
 Rovigo (rue, rampe et tournants), 250, 252, 254, 260, 270, 273, 275, 277, 283, 311, 339, 372, 373, 480, 482, 486, 574.
 Royale (place), 258, 269, 279, 292, 312.
 Ruisseau (quartier), 40, 42, 55, 347, 349, 373, 388, 432, 476, 484, 486, 535, 537, 606, 607, 765, 767, 778, 779.
 Rusguniae, 49, 100, 111.
 Russie, 645, 693, 707.

S

Sables, 42, 55.
 Sadi-Carnot (rue), 474, 476, 481, 482, 484.
 Sahara (rue du), 479.
 Sahel, 30, 33, 41, 53, 59, 60, 61, 162,

188, 446, 448, 451, 452, 455, 456, 484, 503, 600, 698, 737, 738, 791.
 Saint-Augustin (église), 299 — rue, 327, 342, 380.
 Saint-Eugène — site, 50, 51, 70 — climat, 71, 72 — relations, 305, 344, 370, 372, 373, 433, 435, 482, 485, 489, 494, 743 — population, 510, 511, 549, 561, 588, 590, 591, 592-598, 599, 600, 610, 612, 617.
 Saint-Louis du Rhône, 710.
 Saint-Nazaire, 710.
 Saint-Raphael, 43, 56, 70, 428, 429, 486, 489, 602, 603.
 Saint-Saëns (boulevard), 413.
 Salah Reis, 111.
 Salaisons, 723, 724.
 Salluste (rue), 184.
 Salomon (bazar), 310.
 Sandales, 157, 645.
 Sander-Rang (projet), 630, 631.
 Santé (voir Môles).
 Saoura, 37.
 Sardes, 127, 576.
 Sarlande, 305, 333, 334, 337.
 Sarlin, 296, 302, 319, 333.
 Sarrazins (rue des), 549.
 Scala (propriété), 463.
 Scipion (rue), 286.
 Schistes, 41, 42, 57, 58, 123, 412.
 Séparation de Mustapha, 348, 349, 350, 355, 447.
 Sept Merveilles (ravin et quartier), 42, 429, 476.
 Sept Sources (ravin des), 42, 429, 476.
 Serpent (ravin du), 42.
 Sersou, 739.
 Servitudes militaires, 204, 229, 273, 303, 345, 367, 374, 376, 377, 379, 381, 382, 385, 413, 419, 433.
 Sète, 694, 699, 705, 710.

Sétif, 736, 737, 798.

Sicile, 35, 102.

Siciliens, 137, 718.

Sidi Abdallah (rue), 277, 562.

Sidi Abd-el-Qader, 341.

Sidi Abd-er-Rahman, 174, 558.

Sidi Aissa, 704.

Sidi ben-Nour, 433, 488, 599.

Sidi Betka, 142.

Sidi-el-Kettani (pointe), 41, 46, 47,
79, 110, 395, 400, 401, 440, 761.

Sidi-Ferruch, 188, 261.

Sidi Ramdane (marabout), 120, 177,
311, — rue, 277, 549, 562, 755.

Sirocco, 68, 69, 73, 78, 82.

Smyrne, 131, 137, 157, 212.

Socgemah (rue), 286, 559.

Soudan (rue du), 333.

Souks, 162, 167, 168, 179, 181, 183
— après 1830, 204, 205, 219.

Soult (maréchal), 225, 226, 264, 356.

Soult Berg (place), 298.

Spéculation, 197, 229, 237-242, 253,
264, 267, 268, 336, 337, 499, 500.

Squares, 325, 326, 335, 399, 412,
420, 421, 422.

Station climatique, 62, 76, 92, 425,
426.

Station sanitaire, 62, 356, 357, 424,
428.

Stephane (parc), 430.

Stockton, 700.

Stofla, 101.

Suède et Suédois, 150, 151, 153, 161,
691, 733, 798.

Suez (canal de), 36, 634, 639, 647.

Suisses, 581, 582, 604.

Surcouf, 723.

Swansea, 690.

Sydney Smith (rue), 169.

Synagogues, 179, 305, 383, 560, 561.

T

Tabac, 146, 162, 609, 707, 708, 752,
753, 754, 758, 762-764, 789, 790.

Tafourah (ras), 41, 123, 412, 633.

Tagarins, 105, 127, 129.

Tagarins (quartier), 164, 447, 486.

Taiffa, 179.

Tanger (rue de), 252, 480.

Tannerie, 347, 759, 793.

Tanneurs (ravin et rue des), 254,
339, 480.

Tapis, 757, 758.

Telemly, 56, 351, 352, 413, 418, 419,
428, 429, 476, 486, 813 — source
et aqueduc, 58, 175, 447, 450,
463, 465, 466 — rue du, 254.

Tementfoust, 123.

Temoulga, 700.

Tempêtes, 113, 627.

Ténès, 57, 157, 713, 724, 736, 738,
751.

Tetouan, 157, 498.

Thâaliba, 103.

Théâtre, 219, 285, 287, 290, 292,
295, 296, 333, 339, 353.

Thèbes (rue de), 549, 755.

Thiers (boulevard), 389, 415, 416,

Thuya, 56, 169, 170, 171, 172.

Tipaza, 595, 695, 713, 738, 739, 791.

Tissus, 693, 694, 736, 795, 796, 797.

Tivoli (rue de), 341.

Tizi-Ouzou, 369, 481, 652, 736, 737.

Tlemcen, 102, 107, 156, 584.

Tombeaux musulmans, 185, 215.

Tombouctou (rue de), 549, 562.

Tonnellerie, 535, 579, 609, 692, 773,
774.

Toscane et Toscans, 104, 159, 576.

Toulon, 209, 218, 230, 250, 375,
634, 641, 667.

Toulon africain, 35, 250, 440, 622, 632, 633.
 Tour du Pin (hôtel de la), 221, 244, 331, 332.
 Tourisme, 76, 87, 96, 423, 582, 583, 679, 685, 686, 734, 810.
 Tramways, 369, 370, 371, 372, 373, 485, 488, 595, 616, 652, 771.
 Transsaharien, 37, 38, 727, 750, 818.
 Traversière (rue), 213, 221.
 Tremblements de terre, 138, 169, 241, 362.
 Trémeaux (voir de Malglaive et 456).
 Trésor, 285, 286, 295, 322, 333, 341.
 Tribunal de Commerce (et Chambre), 285, 286, 399.
 Tributs payés aux Turcs, 108, 109, 153.
 Trinité (Pères de la), 103.
 Tripoli, 141, 146, 157.
 Trois Couleurs (rue des), 286, 578.
 Tuilerie, 690, 768, 769.
 Tunis, 30 — climat comparé, 64, 65, 66, 67, 69, 79, 91, 92 — relations, 104, 146, 147, 156, 157, 164, 498, 684, 737, 809.
 Tunisie, 65, 695, 696, 797.
 Turcs (population avant 1830), 127, 130, 133, 137, 139, 179.

U

Ucciali, 122.
 Université (palais de l'), 347, 413
 — station météorologique, 64, 68 — facultés et dépendances, 783, 816, 817.

V

Valée (maréchal), 352.
 Valée (rampe), 216, 260, 270, 273, 275, 278, 279, 283, 304, 310, 329, 330, 346, 373, 433, 482, 486.
 Valée (boulevard), 279, 283, 330, 434, 479.
 Valence, 105, 571.
 Valentin (rue), 574.
 Vandales (rue des), 549.
 Vannerie, 615, 766, 767.
 Variation diurne thermique, 75, 76.
 Vents, 46, 47, 48, 49, 63, 65, 66, 67, 68, 73, 78, 79, 101, 109, 112, 113.
 Venise, 104, 150, 155, 159.
 Veyre (projet. Voir Gerbat).
 Vialar, 262.
 Victoire (rue et boulevard de la), 215, 278, 279, 283, 291, 330, 479.
 Victor Hugo, 736.
 Victor Hugo (boulevard), 388.
 Vigne, 185, 187, 188, 368, 503, 504, 639, 652, 758.
 Vigouroux et Caillat (projet), 358-362, 364, 366.
 Village céleste, 599.
 Village d'Isly, 347, 349, 387, 413, 429, 474, 488, 535, 574.
 Villa Roux, 349.
 Ville, 451, 452, 454, 455, 456, 457.
 Villefranche, 143.
 Villeneuve (Voir de Malglaive).
 Vingt-quatre heures (fort des), 122, 215, 230, 256, 257, 260, 268.
 Vins, 368, 652, 657, 692, 697-699, 709, 739, 741, 787, 788.
 Violette (rue de la), 254.
 Voirie (commission de), 206, 221.
 Voïrol, 202, 238.

TABLE DES PLANCHES

PLANCHE	I. — Le rempart et la porte Bab-Azoun en 1830. — Le rempart et la porte Bab-el-Oued en 1830	99
PLANCHE	II. — La rue des Souks en 1830. — La rue de la Marine en 1830.....	161
PLANCHE	III. — La place du Gouvernement en 1837. — Alger en 1860.....	209
PLANCHE	IV. — Le port d'Alger en 1837. — La Pêcherie en 1837.....	225
PLANCHE	V. — Une rue-type de la Casbah. — Une rue de l'Alger de 1840.....	241
PLANCHE	VI. — La rue Joinville (quartier d'Isly). — La rue Joinville	255
PLANCHE	VII. — La rue d'Isly. — Une rue de Mustapha en voie de progression.....	337
PLANCHE	VIII. — Le boulevard Guillemain. — Le boulevard Laferrière.....	413
PLANCHE	IX. — Mustapha, partie Nord-Ouest. — Mustapha, partie Sud-Est.....	417
PLANCHE	X. — Une cité en voie de formation. — Un chan- tier de construction à Mustapha.....	433
PLANCHE	XI. — Vue d'Alger (vieille ville, quartier d'Isly et Bab-el-Oued).....	443

PLANCHE XII. — Alger : l'Amirauté, le quartier de la Marine et de l'ancienne Préfecture.....	513
PLANCHE XIII. — Alger : le centre de la vieille ville et la Casbah.	521
PLANCHE XIV. — Alger : le quartier d'Isly.....	529
PLANCHE XV. — Alger : Mustapha, partie Sud-Est.....	537
PLANCHE XVI. — Alger : Bab-el-Oued.....	543

TABLE DES PLANS CROQUIS ET GRAPHIQUES

GRAPH. I.— Comparaison des pluies à Alger et à Paris de 1888-89 à 1907-08.....	85
GRAPH. II. — Mouvement de la population d'Alger de 1830 à 1926	493
GRAPH. III. — Mouvement de la population française et étrangère et de la population musulmane d'Alger-Mustapha de 1830 à 1926.....	513
GRAPH. IV. — Mouvement des populations française et étrangère d'Alger et de Mustapha de 1830 à 1926	519
GRAPH. V. — Mouvement de la population d'Alger-Mustapha décomposé par régions (1881-1926).....	531
Carte de la densité de la population d'Alger.....	545
Plan d'Alger en 1830 (réduit au 1/25.000).....	193
Plan d'Alger en 1839 ; projets en cours d'exécution (réduit au 1 : 25.000).....	213
Plan d'Alger en 1846 ; projet de construction et d'alignement (réduit au 1/25.000).....	273
Plan d'Alger et des environs en 1883 (1/20.000).....	369
Plan des terrains et servitudes militaires d'Alger en 1882 (1/25.000).....	377

Plan des terrains et servitudes militaires d'Alger en 1928 1/25.000).....	435
Croquis des principales artères de la circulation à l'intérieur d'Alger.....	485
Plan des environs d'Alger en 1864 (1/50.000).....	592
Plan des environs d'Alger en 1926 (1/50.000).....	593
Plan du port d'Alger ; projet d'agrandissement de 1912.....	665
Croquis des travaux en cours de la première tranche du pro- gramme	676
GRAPH. VI. — Port d'Alger. Tonnage métrique des mar- chandises importées et exportées de 1901 à 1927. — Relations avec les ports de France. — Cabotage algérien.....	687
GRAPH. VII. — Port d'Alger. — Tonnage métrique des char- bons importés et exportés, des vins et des minerais exportés de 1901 à 1927.....	697
GRAPH. VIII. — Port d'Alger. — Mouvement de la naviga- tion de 1901 à 1927.....	727
Croquis des voies ferrées et des routes convergeant sur Alger (1/50.000).....	737
Plan d'Alger au 1 : 10.000 du Service géographique de l'Armée (mis à jour en 1929).....	<i>à la fin du volume</i>

TABLE DES MATIÈRES

AVANT-PROPOS	7-10
ABRÉVIATIONS.....	11
SOURCES.....	13-25

LIVRE I

LES CONDITIONS NATURELLES

CHAPITRE I

LA POSITION

Alger est-il, dans l'Algérie, un centre naturel ? 29. — Le cadre géographique : horizons limités, 30 — Vues plus larges et possibilités, 31. — Position maritime dans la Méditerranée occidentale, 34. — Sur la route des Indes et de la mer Noire, 36. — Les perspectives nouvelles : Alger et les routes transsahariennes, 37. — Routes aériennes, 38.

CHAPITRE II

LE SITE

La topographie continentale, 40. — Le promontoire Algérois, 41. — L'amphithéâtre et la plaine de Mustapha, 42. — La plaine de Bab-el-Oued, 45. — La topographie littorale : l'Acropole d'Alger et les îles, 46.

Les conditions nautiques de la baie d'Alger, 48. — Profondeur, mais insécurité, 49. — Pourquoi l'extension du port naturel des « Iles » devait se faire vers le Sud. 51.

Les routes naturelles de l'intérieur, 52.

CHAPITRE III

LES RESSOURCES

Les matériaux de construction : abondance et variété, 54. — Les ressources en eau, dans le massif ancien, dans le pliocène du Sahel, 57. — Les eaux artésiennes de la Mitidja, 59. — L'Atlas, 60. — Le ravitaillement en vivres, 61.

CHAPITRE IV

LE CLIMAT

Intérêt de cette étude, 62. — Caractéristiques générales et individualité, 63.

La température ; moyennes mensuelles, 64. — Minimais et maximais moyens, 65. — Alger, Tunis et Oran, 65. — Minimais et maximais extrêmes, 66. — Nuances suivant l'altitude et l'exposition. 69. — Variation diurne et variation horaire, 73. — Durée de l'insolation, 76.

La pression barométrique, 77. — Le régime des vents, 78.

L'humidité atmosphérique, 79. — La nébulosité, 81. — La pluie : moyennes mensuelles, 82. — Coefficient de variabilité, 85. — Répartition en jours, degré de continuité, 77. — Averses, 89. — La neige, anormale à Alger, 90. — Comparaison avec Tunis, Oran, Djidjelli, 91.

Conditions de l'hivernage, 92. — Comparaison avec Nice et Ajaccio, 93. — Alger station climatique, 96. — Tourisme, 96.

LIVRE II

ALGER AVANT 1830

CHAPITRE I

LES ORIGINES

La colonie latine d'Icosium, 99. — El Djezaïr des Beni-Mezranna, 100. — Alger au *xiv^e* et au *xv^e* siècle, 103. — Le commerce européen ; la piraterie, 104. — Alger « terreur de l'Espagne » ; la fondation du Peñon, 106.

*CHAPITRE II*LE *xvi^e* SIÈCLE

Nouvelles destinées : Aroudj et Kheir-ed-din, 107. — L'exploitation de la course, 108. — Le port en 1529, 109. — Les travaux de Kheir-ed-din et de ses successeurs, 110. — Médiocre valeur du mouillage, 112. — Les ouvrages de la défense : la ville « bien gardée », 114. — Le front de mer, 116. — Les murs et les portes de la ville, 117. — Forts et batteries du côté de la terre et de la mer, 121.

La population ; immigration juive et musulmane, 124.

*CHAPITRE III*LE *xvii^e* SIÈCLE : ÈRE DE PROSPÉRITÉ.

Ere de prospérité, 129. — Accroissement de la population, 129. — La course, 130.

*CHAPITRE IV*LE XVIII^e SIÈCLE
ET LE DÉBUT DU XIX^e

La décadence, 133. — Le dépeuplement progressif, 133. — Décadence de la marine et de la course, 134. — Les fléaux, la famine, la peste, les tremblements de terre, 137. — Alger, ville déchue en 1830, 139.

*CHAPITRE V*LE COMMERCE ET LES INDUSTRIES
AVANT 1830

Alger n'a été qu'une médiocre « échelle », 141. — Commerce d'exportation : les esclaves et les prises, 142. — Autres articles, 144. — Entraves apportées par le Beylik, 147. — Rôle des Juifs, 148. — Marseille et le commerce français, 149. — Situation générale en 1830, 151. — Commerce d'importation, 152. — Les tributs des puissances européennes, 153. — Articles importés, 154. — Les Anglais, 154. — L'Espagne, 155. — L'Orient, les pays Barbaresques, 156. — Médiocrité de ce commerce, 157. — Marseille et Livourne, 159. — La situation à la veille de 1830, 161. — Le commerce intérieur. 161.

Les industries d'Alger, 162.

CHAPITRE VI

LA VILLE DES TURCS

Physionomie extérieure, 165. — Aspects intérieurs, 166. — Les rues du vieil Alger, 168. — Architecture des maisons, 170. — Ville pauvre en monuments, 173. — Aqueducs et fontaines, 175. — Égouts, 177. — Éléments et répartition de la population, 178. — Les Berraniya, 180. — Les Kabyles, 182. — Les Européens, 184.

Les faubourgs ; leur médiocrité, 184. — La campagne environnante ; villas, jardins et brousse, 185. — La Mitidja mal cultivée, 189.

LIVRE III

L'AMÉNAGEMENT DU SITE

CHAPITRE I

LA CONSTRUCTION DE LA VILLE ET SON DÉVELOPPEMENT DE 1830 A NOS JOURS

Alger sous la régime militaire, 195. — Les circonstances du développement, 196. — Les divisions de l'histoire, 198.

I. — DE 1830 A 1846..... 199

Incertitudes du début, 199. — L'installation militaire, 199. — Les premiers travaux de voirie, 204. — La place du Gouvernement, place d'armes, 205. — Naissance de la ville française, 211. — L'arrêté de 1833, 213. — Travaux divers, 215. — Le projet Poirel de 1837, 213. — Quelques préoccupations favorables aux Indigènes, 219. — Le Champ de manœuvre ; un quartier militaire, 220. — Les premières rues françaises, 221. — La question du plan d'alignement et d'agrandissement, 223. — Les retards et leurs conséquences, 224. — Absence d'une Commission d'urbanisme, 227. — Manque d'argent, 229. — Manque de confiance dans l'avenir, 229. — Le projet de 1839 d'une nouvelle enceinte d'Alger, 230. — Les préoccupations militaires et politiques du moment, 231. — Historique des travaux, 232. — Discussions sur la démolition de l'ancienne enceinte, 235. — Les constructions civiles ; la spéculation, 237. — L'enlaidissement d'Alger, 240. — Un contre-sens : l'adaptation de la maison mauresque à l'habitation européenne, 242. — Une ville neuve du temps de Louis-Philippe, 244. — Comment s'expliquent les erreurs, 245. — La conception d'Alger, place forte et port militaire, 248. — Autres suggestions, 249. — Le nouveau quartier de Bab-Azoun ; son plan partiel, 250. —

Les difficultés de la construction, 254. — L'emprise des établissements militaires et les projets de réserves, 255. — Échecs et succès ; les conséquences, 257. — Le faubourg de Bab-el-Oued, 260. — Le projet de la cité Bugeaud, 262. — Discussions et approbation, 263. — Les origines du quartier de l'Agha, 265. — La crise de 1846, 266. — La ville en 1846, 268.

II. — DE 1846 A 1880..... 270

Un plan partiel : la rue de la Lyre, 270. — Le plan général d'alignement ; les données, 272. — Les défenseurs de la haute ville, 273. — Vues nouvelles, 275. — L'économie du projet, 275. — Percement de la ville indigène, 277. — Les boulevards du Nord et du Sud, 278. — La rue du Rempart, 279. — Discussion, critique et modification du plan, 281. — Exécution partielle, 283.

Monuments et édifices publics en 1846, 285. — La question des réserves, 287. — Lenteurs et rivalités, 288. — Le Palais du Gouvernement, 291. — Le Palais de Justice, 293. — Le Théâtre, 295. — L'Hôtel de Ville, 296. — La Direction des services civils, 297. — Le Lycée, 298. — Autres édifices, 299.

Ajournement de l'exécution d'une partie du plan général, 300. — Difficultés financières, 300. — L'intervention de Napoléon III, 302. — L'enquête personnelle de l'Empereur ; ses conséquences, 304. — La rue Napoléon, 306. — La rue du Centre, rue Randon, 310. — Histoire de la rue du Rempart ; origine militaire, 311. — Le projet du front de mer de 1849, 315. — Difficultés topographiques, 315. — Dix années de retard, 317. — Propositions de sociétés, 318. — La Société Morton Peto et C^{ie}, 321. — Le décret du 12 mai 1860, 322. — Le boulevard de l'Impératrice et la rue du Rempart de la Marine, 322. — La place et le square Bresson, 324. — Le boulevard du Centaure, 327. — Le boulevard du Nord, 329.

Les vicissitudes de la place du Gouvernement, 330. — Le « Forum de la colonie », 335. — Le faubourg Bab-Azoun et le quartier d'Isly, 337. — La région supérieure, 342. — Un faubourg déshérité, Bab-el-Oued, 343. — L'Agha et Mustapha, 346. — Mustapha depuis 1871, 348. —

Aucun plan d'ensemble, 350. — Le chemin du Telemly, 351. — L'hivernage à Alger, 352.

Divers projets d'agrandissement et d'embellissement, 357. — Idées directrices, 357. — Projet Vigouroux et Caillat, 360. — Projet O. MacCarthy et Genevay, 362. — Projet Frédéric Chassériau, 362. — Causes de l'échec, 364. — Projet restreint de J. de Redon, 366. — Comment se pose la question du dérasement des fortifications, 366.

III. — 1880 A 1896..... 368

L'ère de la vigne, 368. — Chemins de fers et tramways à vapeur, 369. — Histoire des transports urbains, 370. — Tramways à chevaux et traction électrique, 371.

La question du dérasement des fortifications et de la réannexion de Mustapha, 374. — Vœux réitérés, 374. — Les terrains militaires, 376. — Négociations avec l'autorité militaire, 377. — La convention du 27 novembre 1891, 379. — Belles perspectives, 380. — Le décret du 25 mars 1896 et le dérasement partiel, 382. — Ralentissement des travaux municipaux de 1880 à 1896, 382.

La poussée de croissance ; Bab-el-Oued, 384. — Nouveaux quartiers sur les anciens terrains militaires, 385. — Développement de Mustapha, 386. — Mauvaises conditions, 387.

La lutte d'Alger et de Mustapha, 390. — Projets d'agrandissement et d'embellissement d'Alger, 393. — Pour ramener Alger vers le Nord, 395. — Pour l'étendre dans la baie de l'Agha, 391. — Projet mixte d'Eug. de Redon, 397. — Le quartier de la Préfecture et Bab-el-Oued, 399. — Histoire du projet, 402. — La Compagnie Foncière et Immobilière, 404. — Conséquences, 405. — Alger en 1896, 405.

IV. — DE 1896 A NOS JOURS..... 407

Vues générales, 407. — Rappel de quelques chiffres de population, 408. — Leur signification, 409. — Création de nouveaux quartiers, 411. — Bab-el-Oued et Mustapha, 413. — Situation pénible de cette dernière commune, 414. — Le premier plan d'ensemble d'alignement et d'embellissement, en 1912, 416. — Ajournement du plan de Redon, 417. — Projets partiels, 418. — La question du dérasement total des

- fortifications à la veille de la guerre, 419. — Quelques aménagements heureux, 420. — Le Jardin d'Essai ; son histoire, 421. — Les jardins et les squares d'Alger, 422.
- L'hivernage et la question du Casino, 294. — A Mustapha ou à Alger ? 424.
- Au lendemain de la guerre, 426. — Ce que révèle la comparaison des recensements de 1921 et de 1926, 426. — La crise du logement ; les remèdes, 427. — Transformations de Mustapha, 428. — Nouveaux quartiers, 430. — A Bab-el-Oued, 432.
- Un coup d'œil sur le plan de l'Alger actuel, 433. — Les terrains militaires, 434. — La soudure avec les communes voisines, 435. — Urbanisme algérois, 436. — Peut-on réparer les erreurs du passé ? 437. — Le plan communal d'agrandissement et d'embellissement d'Alger, 438.
- Conclusion sur l'histoire de la construction d'Alger, 439. — La géographie et l'histoire, 440. — La conception militaire, 441. — Le débordement vers le Nord et vers le Sud, 441. — Alger place de commerce, 442. — Les obstacles de la topographie, 443. — Vaincue, elle reprend quelques droits, 443.

CHAPITRE II

TROIS GRANDS PROBLÈMES D'ÉDILITÉ

- I. — L'ALIMENTATION EN EAU..... 445
- Incertitudes et tâtonnements, 445. — Utilisation des eaux du Sahel, 446. — La situation en 1830, 447. — Les enquêtes et les travaux d'amélioration, 448. — Leur insuffisance, 450. — Premiers projets d'utilisation des eaux artésiennes de la Mitidja, 452. — Projets de captage des eaux de l'Atlas, 454. — La situation empire, 456. — Solutions provisoires, 457. — Incohérence des efforts, 457. — La question des eaux reste entière, 460. — La commission de 1911, 464. — On arrive à la solution, 465. — Les eaux du Djurdjura, 466. — La situation actuelle, 467.
- II. — LES ÉGOUTS..... 468

Importance de la question, 469. — Les égouts d'Alger de 1830 à 1860, — 470. Défectuosités ; projets divers, 471. — La réfection du réseau s'impose, 474. — Les projets, 475. — Améliorations partielles, 477.

III. — LA CIRCULATION..... 478

Conditions défectueuses et vues nouvelles, 478. — Régions inaccessibles aux voitures, 479. — La voirie dans la ville de 1840, 480. — Les quartiers neufs, 480. — Accroissement de la circulation, 481. — L'afflux par les routes et leurs prolongements dans Alger, 482. — Insuffisance des voies à l'intérieur de la ville, 484. — Communications dans le sens de la hauteur, 485. — Nécessité de décongestionner le centre, 486. — La question des funiculaires, 487. — Projets divers, 488.

LIVRE III

LE MOUVEMENT DE LA POPULATION DE 1830 A 1926 ;
SA RÉPARTITION ; LES ÉLÉMENTS DU PEUPLEMENT

CHAPITRE I

LE MOUVEMENT GÉNÉRAL DE LA POPULATION
EUROPÉENNE ET INDIGÈNE

Population en 1830 et en 1926, 493. — Les lacunes des documents statistiques, 495. — L'exode consécutif à notre occupation, 496. — L'immigration européenne de 1830 à 1846, 498. — Les années douloureuses, 500. — Le relèvement et les crises de 1856 à 1881, 602. — Avènement de la viticulture, 503. — L'accroissement de 1881 à 1926, 504. — Difficulté de suivre le mouvement de la population indigène, 507. — Les Israélites, 508. — Les Musulmans, 511. — Immigration de l'intérieur, 514. — Population fixée et population flottante, 514. — Causes de l'accroissement de la population musulmane, malgré la mortalité, 516. — Attraction tentaculaire d'Alger, 517.

CHAPITRE II

RÉPARTITION DE LA POPULATION SUR LE SITE

Circonstances qui ont présidé à cette répartition, 519. — Trois agglomérations : l'Alger du Centre, l'Alger du Nord-Ouest, l'Alger du Sud, 520. — La vieille ville du Centre ne s'est pas dépeuplée, 521. — Le surpeuplement du 2^e arrondissement, ville indigène, 522. — Le 1^{er} arrondissement : Marine et ancienne Préfecture, 524. — Forte densité du 3^e arrondissement, 526. — Le quartier d'Isly ; croissance lente, 528. — L'Alger du Nord-Ouest : Bal-el-Oued et le 5^e arr^t, 530. — Croissance récente, 532. — L'Alger du Sud ; Mustapha, 534. — Histoire du peuplement, 535. — Le 7^e arrondissement, faubourg industriel, 537. — Le 6^e et le 8^e ; la population éparse, 539. — Densité relative des diverses régions, 540. — Déplacement du centre de gravité à Alger-Mustapha, 541, — à Mustapha, 542.

CHAPITRE III

LES ÉLÉMENTS DE LA POPULATION
ET LEUR RÉPARTITION PARTICULIÈRE

Le compartimentage, 544. — Les Musulmans Maures, 545. — Arabophones et Berbérophones, 545. — Les Kabyles, 547. — Progression remarquable de cet élément, 548. — Les Biskris, 551. — Les Laghouatis, 552. — Les Mozabites, 552. — La disparition des Nègres, 555. — Les Marocains, 556. — L'aire d'attraction d'Alger, répartition des Musulmans dans la ville, 557.

Les Israélites, 559. — Histoire de leurs déplacements sur le site, 559. — Le débordement sur les quartiers neufs, 563. —

La population française d'origine et naturalisée, 564. — Son histoire, 565. — Sa distribution sur le site, 566. — Importance relative de l'élément métropolitain, 567.

Les étrangers, 568. — Les Espagnols ; histoire des variations numériques, 568. — Le recensement de 1926, 572. — Répartition dans la ville ; Bab-el-Oued, 572. — Le 7^e arrondissement, 573. — Les naturalisés, 575. — Les Italiens ; variations numériques, 576. — Répartition et professions, 578. — Les Anglo-Maltais, 579. — Les minorités étrangères, 581.

La population comptée à part, 582.

Quelques conclusions, 583. — Alger, la plus grande ville indigène de l'Algérie, 583. — Alger, ville française ; comparaison avec Oran, Constantine et Bône, 584. — Alger, image fidèle de l'Algérie européenne, 586. — La fusion des éléments, 587.

CHAPITRE IV

LA BANLIEUE : SAINT-EUGÈNE, POINTE PESCADE, BOUZARÉA, EL BIAR, BIRMANDREIS, KOUBA, HUSSEIN-DEY, MAISON-CARRÉE

Les limites et la liaison avec Alger, 588. — Population municipale ; population agglomérée, 589. — La progression depuis 1880, 591.

Saint-Eugène : l'agglomération, 592. — Histoire des origines et du développement, 592. — Commentaires sur le recensement de 1926, 596. — Pointe Pescade et le littoral Ouest, 597. — L'élément indigène, 598.

Bouzaréa, 598. — Perspectives d'avenir, 600.

El Biar, clef de routes, 600. — Comment s'est fait le développement, 601. — Le peuplement, 603. — Attraction climatique, 604.

Birmandreis ; la soudure avec Alger, 604.

Kouba ; l'ancien et le nouveau centre, 606.

Hussein-Dey, faubourg industriel d'Alger, 608. — Son histoire, 608. — Mouvement de la population, 610. — L'élément européen, 611. — La population indigène, 612.

Maison-Carrée ; origine, 612. — Commerce et industrie, 614. — Le peuplement, 615.

Accroissement particulier de la population agglomérée dans la banlieue d'Alger, 616. — Importance de la région Est et Sud-Est, 617. — Sa population ouvrière, 618.

LIVRE V

LA VIE ÉCONOMIQUE

CHAPITRE I

LE PORT

Vues d'ensemble sur son histoire, 621. — Relations avec l'histoire de la colonie et de la ville, 622. — Circonstances particulières, 624.

I. — HISTOIRE DES TRAVAUX..... 625

Les périodes de cette histoire, 625.

1. — DE 1830 A 1848..... 626

Les premiers travaux, 626. — Les premiers projets, 628. — Indécisions, 629. — Histoire d'une jetée, 630. — La mission Raffeneau de Lisle ; Alger, station navale, 631. — Quelques nouveaux projets, 632. — Le projet Lieussou, 634. — La loi de 1848, 636. — Concessions au commerce, 638.

2. — DE 1848 A 1892..... 639

Les faits principaux, 639. — Ce que devient le projet Lieussou, 640. — Le front de mer, 640. — Le projet de Chabaud-Latour, 640. — Le port en 1870, 643. — Le mouvement commercial, 644. — Le percement de l'isthme de Suez, 647. — Premiers essais de charbonnage, 647. — Développement de la relâche, 649. — Alger, Gibraltar et Malte, 650. — Influence du développement de la viticulture et des voies ferrées, 651.

3. — DE 1892 A 1912..... 653

Projets d'un arrière-port, 653. — Amélioration de l'ancien port, 654. — Le projet de 1892, 655. — Les progrès du port d'Alger, 656. — Nouveaux bassins, 658. — Le programme de 1908, 658. — La situation économique en 1912, 659. — Les déféctuosités du port d'Alger, 660. — Le ressac, 661. — Insuffisance des quais, 661. — Insuffisance des terre-pleins, 662. — Pauvreté de l'outillage, 664. — Les concurrents, 664.

4. — DE 1912 A NOS JOURS..... 665

Le projet Butavand, 666. — La loi du 21 avril 1921, 668. — Le programme complet, 669. — Première étape : le bassin de Mustapha, 671. — La première tranche, 673. — La question urgente du charbonnage, 373. — Le môle à charbon, 676. — Le mazout, 677. — Améliorations dans l'ancien port ; la gare maritime, 678. — L'outillage, 679. — Le môle de la Pêche, 680. — L'allongement de la jetée Nord, 681.

II. — LES FONCTIONS DU PORT D'ALGER..... 682

1. — *Alger, port de voyageurs*..... 682

Statistique, 683. — Relations régulières avec la France et l'Algérie, 683. — avec les pays étrangers, 684. — Navigation d'escale et tourisme, 685.

2. — *Le trafic : importations et exportations*..... 686

Le tonnage métrique, principal élément d'appréciation, 687. — Supériorité des exportations à ce point de vue, 687.

Importations, 688. — La houille, 688. — Les matériaux de construction, 690. — Les denrées alimentaires, 691. — Marchandises diverses, 692. — Produits de luxe, 694. — La part de la France et de l'étranger, 694. — Valeur des importations ; prépondérance du commerce français, 696.

Exportations ; les trois principaux articles, 697. — La houille, 697. — Les vins, 698. — Les minerais, 699. — Les produits alimentaires, 702. — Les moutons, 704. — Les laines, les cuirs et les peaux, 705. — L'alfa et le crin végétal, 706. — Le liège, 707. — Le tabac, 707. —

Autres articles, 708. — La part des ports métropolitains, 709. — Leur place dans l'ensemble du commerce maritime d'Alger, 711.	
3. <i>Alger, port de pêche</i>	712
Alger est le premier port de pêche de l'Algérie, 712. — Conditions naturelles du littoral algérois, 713. — Études scientifiques et réglementations, 714. — La population des pêcheurs, 715. — Le matériel et les procédés de pêche, 719. — L'introduction du moteur à essence, 721. — Progrès des dernières années, 722. — Exportation des produits, 723.	
4. — <i>Alger, aéro-port</i>	724
III. — LE MOUVEMENT DE LA NAVIGATION.....	727
Comparaison des chiffres de 1913 et 1926, 728. — La part du pavillon français, 729. — Le pavillon anglais, 730. — Autres pavillons, 731. — Relations du port d'Alger avec les ports du monde : tendance à l'ubiquité, 733. — L'armement algérois, 735.	
IV. — LES RELATIONS AVEC L'HINTERLAND.....	736
Régions desservies, 736. — Les routes, 736. — Les voies ferrées, 737. — Les ports satellites, 738. — Répartition du tonnage métrique entre les trois modes de circulation, 738. — Rôle comparé des routes et des chemins de fer, 739. — Insuffisance des voies ferrées, 741. — La concurrence de l'automobile, 742. — Collaboration du rail et de l'automobile, 743.	
V. — LE PORT D'ALGER ET LE PORT D'ORAN.....	744
Oran a dépassé Alger en 1927 pour le tonnage de jauge, 745. — Les progrès du port de l'Ouest ; les causes, 746. — Alger est-il définitivement vaincu ?, 747. — Perspectives rassurantes, 747. — Oran et son hinterland, 750. — Comment améliorer la situation à Alger, 751.	

CHAPITRE II

L'INDUSTRIE ET LE COMMERCE

Nombreux établissements industriels à Alger et dans sa banlieue, 753. — Ce que sont devenues les vieilles industries indigènes, 754. — Restaurations et créations, 756. — Relations entre l'histoire du développement agricole et celle des industries, 758. — Des besoins nouveaux, 759. — Essor d'après guerre, 760.

Les industries liées au sol : la minoterie, 761. — Manufactures de tabacs, 762. — Autres industries, 764. — La tannerie, 765. — Vannerie et sparterie, 766. — Industries du liège et du bois, 767. — Briqueterie, chaux et ciments, 768.

Industries diverses ; la fabrication de la glace, 770.

Industries transformant des produits importés, 771. — Métallurgie et industries mécaniques, 771. — L'automobile, 772. — La tonnellerie, 773. — L'ameublement, 774. — Industries chimiques, 775. — Autres industries, 771.

Localisation des industries, 778. — La main d'œuvre, 779. — Avenir de l'industrie algéroise : quelques problèmes, 780. — L'instruction technique, 782.

Le commerce algérois, 783. — Le commerce local, 784. — Son expansion dans la ville, 784. — Alger, grande place du commerce de gros, 786. — Le commerce des vins, 787. — Les céréales, 788. — Le tabac, 789. — Les primeurs, 790. — Les laines, 792. — Les cuirs et les peaux, 793. — Le liège, 794. — L'alfa et le crin végétal, 794. — Les tissus, 796. — Les denrées coloniales, 797. — Les bois, 798. — Le charbon, 799.

Alger, capitale commerciale, 800. — Alger, capitale bancaire, 800. — Le mouvement des gares, 801.

CONCLUSION

ALGER CAPITALE

Comment Alger devint capitale, 805. — La capitale des Turcs ne fut pas une capitale commerciale, 806. — L'Alger français est la capitale politique, administrative et militaire, 807. — C'est aussi la capitale économique, 808. — C'est la ville la plus peuplée et, par sa population, la plus fidèle image de l'Algérie, 809. — Alger a un passé déjà ancien que révèlent ses aspects divers, 810. — C'est la ville la plus française et le centre de rayonnement de notre civilisation, 813. — Alger, capitale universitaire ; son rôle à cet égard est de première importance, 814. — Centre de diffusion artistique, 817. Ambitions et perspectives nouvelles, 818.

INDEX	819-840
TABLE DES PLANCHES	841-842
TABLE DES PLANS, CROQUIS ET GRAPHIQUES	843-844

ACHEVÉ D'IMPRIMER
LE 9 MAI 1930
PAR F. PAILLART A
ABBEVILLE (SOMME)

